

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)
ФГБОУ ВО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»
(ФГБОУ ВО СПбГУ ГА)

УТВЕРЖДАЮ



Первый проректор – проректор по
учебной работе
Н.Н. Сухих
«30» августа 2017 года

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ

Хозяйственные механизмы авиапредприятий

Специальность

**25.05.05 Эксплуатация воздушных судов и
организация воздушного движения**

Специализация

**Организация аэронавигационного обеспечения
полетов воздушных судов**

Квалификация выпускника
инженер

Форма обучения
очная

Санкт-Петербург
2017

1. Цели освоения дисциплины

Цель освоения дисциплины – приобретение знаний и практических навыков, обеспечивающих формирование совокупности компетенций для организационно-управленческой и информационно-аналитической деятельности в авиапредприятиях.

Для достижения целей освоения дисциплины, в соответствии с ее предметом и объектом определены основные задачи изучения дисциплины, включающие в себя знания, умения и навыки:

-применения методов моделирования для разработки комплексной модели авиатранспортного предприятия;

-изучения и использования системы транспортного обеспечения перевозок авиакомпании (СТО), как одной из подсистем системы управления (хозяйственного механизма) авиакомпании;

-изучения и использования системы управления (хозяйственного механизма) главного оператора аэропорта, как хозяйствующего субъекта естественной монополии;

-разработки стратегий и программ повышения эффективности управления авиапредприятиями.

Дисциплина обеспечивает подготовку выпускника к эксплуатационно-технологическому виду профессиональной деятельности.

2. Место дисциплины в структуре ОПОП ВО

Дисциплина «Хозяйственные механизмы авиапредприятий», в соответствии с учебным планом специальности 25.05.05 «Эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения», специализация «Организация аэронавигационного обеспечения полетов воздушных судов» (ОрАНО), относится к дисциплинам по выбору вариативной части профессионального цикла.

Дисциплина базируется на знаниях, ранее приобретенных студентами при изучении предшествующих дисциплин учебного плана: «Основы менеджмента», «Аэродромы и аэропорты», «Летно-технические характеристики воздушных судов».

Дисциплина «Хозяйственные механизмы авиапредприятий» является обеспечивающей для дисциплины «Управление качеством».

Дисциплина изучается в 7 и 8 семестрах.

3. Компетенции обучающегося, формируемые в результате освоения дисциплины

Процесс освоения дисциплины «Хозяйственные механизмы авиапредприятий» направлен на формирование следующих компетенций.

| Перечень и код компетенций | Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине |
|---|---|
| <p>Обладание креативным мышлением, способностью к самостоятельному анализу ситуации, формализации проблемы, планированию, принятию и реализации решения в условиях неопределенности и дефицита времени (ОК-10).</p> | <p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> -структуру плана маркетинга авиапредприятий; -систему оперативного планирования и управления коммерческой деятельностью авиапредприятий; -показатели производительности авиапредприятий; -показатели регулярности авиакомпании и главного оператора аэропорта. <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> -использовать план маркетинга в качестве инструмента управления; -разрабатывать план движения ВС авиакомпании по ВЛ; -разрабатывать производственную программу главного оператора аэропорта; -разрабатывать суточный план полетов ВС. <p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> -навыками оперативного планирования и управления коммерческой деятельностью авиапредприятий; -навыками анализа показателей производительности; -навыками контроля регулярности полетов ВС. |
| <p>Способность к анализу социально значимых процессов и явлений, к использованию на практике основных положений и методов социальных, гуманитарных и экономических наук при решении социальных и профессиональных задач, к ответственному участию в общественно-политической жизни (ОК-14).</p> | <p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> -систему регулирования отношений собственности авиапредприятий РФ; -формы владения и управления аэропортами мира и РФ; -проблемы развития сети аэропортов РФ; -опыт стран мира и используемые ими механизмы развития сети аэропортов. <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> -выполнять анализ нормативных документов, регулирующих отношения собственности авиапредприятий РФ; -выполнять сравнительный анализ обеспеченности населения стран мира аэропортами и состояния аэропортовой сети; -формулировать основные проблемы развития |

| Перечень и код компетенций | Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине |
|---|---|
| | <p>сети аэропортов РФ и предложения по их решению.</p> <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> -навыками сравнительного анализа обеспеченности населения стран мира аэропортами и состояния аэропортовой сети; -навыками анализа используемых схем и механизмов ГЧП для решения задач развития аэропортов; -навыками анализа практики использования концессий. |
| <p>Способность ориентироваться в базовых положениях экономической теории, применять их с учетом особенностей рыночной экономики, самостоятельно вести поиск работы на рынке труда (ПК-1).</p> | <p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> -двойственность природы авиапредприятия; -последовательность и принципы исследования авиапредприятия как БОТС; -специфические особенности и проблемы функционирования авиапредприятия как сложной социально-экономической системы на рынках воздушных перевозок; -теорию монополии, применительно к рынку труда. <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> -анализировать тип и структуру рынков (сегментов) воздушных перевозок; -определять положение авиапредприятия на рынке; -анализировать рынок труда авиационного персонала. <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> -навыками системного анализа авиапредприятий с учетом двойственности их природы; -навыками анализа функционирования авиапредприятия как сложной социально-экономической системы на рынках воздушных перевозок различных структур и типов; -навыками анализа рынка труда авиационного персонала. |
| <p>Способность и готовность использовать методы микро- и макроэкономики при решении профессиональных задач (ПК-3).</p> | <p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> -показатели и методы оценки воздействия макроэкономической среды на функционирование мировой и национальных систем воздушного транспорта; |

| Перечень и код компетенций | Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине |
|--|--|
| | <p>–экономические основы поведения авиапредприятий на рынках воздушных перевозок различной структуры;</p> <p>–показатели и методы оценки конкурентной среды отрасли;</p> <p>–методы решения задачи формирования рациональных структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании.</p> <p>Уметь:</p> <p>–выполнять исследование и прогнозирование рынка АТП авиакомпании в зависимости от динамики макроэкономических показателей мира и страны;</p> <p>–осуществлять анализ конкурентной среды отрасли;</p> <p>–проводить анализ рыночных и специфических рисков для принятия управленческих решений, в том числе при решении задачи формирования рациональных структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании.</p> <p>Владеть:</p> <p>–навыками исследования и анализа конкурентной среды отрасли;</p> <p>–навыками прогнозирования рынка АТП авиакомпании;</p> <p>–навыками анализа рыночных и специфических рисков для принятия управленческих решений.</p> |
| <p>Способность и готовность к подготовке данных для принятия решений при управлении транспортными системами в различных условиях, проведению анализа эффективности функционирования транспортных систем (ПК-35).</p> | <p>Знать:</p> <p>–методы синтеза комплексной модели авиакомпании;</p> <p>–модели структур хозяйственного механизма (системы управления) авиакомпании и главного оператора аэропорта;</p> <p>–методы организационного проектирования авиапредприятий.</p> <p>Уметь:</p> <p>–использовать методы организационного проектирования для разработки реальных структур управления авиапредприятий;</p> <p>–осуществлять распределение полномочий и ответственности на основе их делегирования.</p> |

| Перечень и код компетенций | Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине |
|--|---|
| | <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками организационного проектирования авиапредприятий; –навыками организации и координации взаимодействия между людьми в условиях организационных изменений. |
| <p>Способностью и готовностью определять финансовые результаты производственно-хозяйственной деятельности авиационных предприятий (ПК-38).</p> | <p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> –методы выбора финансовой стратегии авиапредприятия в качестве функциональной; –систему и основные методы финансового планирования и управления расходами авиапредприятий на мировых рынках воздушных перевозок; –систему и основные методы финансового планирования и управления инвестициями авиапредприятий на мировых рынках воздушных судов; –основные методы управления структурой капитала и формирования дивидендной политики авиакомпании. <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> –использовать методы финансового планирования и управления расходами авиапредприятий; –использовать методы финансового планирования и управления инвестициями авиапредприятий; –использовать методы управления структурой капитала авиакомпании и формирования дивидендной политики. <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками анализа финансовой отчетности авиапредприятий, принятия обоснованных инвестиционных, кредитных и финансовых решений; –навыками финансового планирования и прогнозирования; –навыками оценки инвестиционных проектов авиапредприятий при различных условиях инвестирования и финансирования. |
| <p>Способность и готовность определять эффективность технико-технологических, организационных и</p> | <p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> –организацию систем стратегического планирования авиакомпании и главного оператора аэропорта; |

| Перечень и код компетенций | Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине |
|---|---|
| управленческих мероприятий и решений (ПК-39). | <ul style="list-style-type: none"> –методы управленческого обследования авиапредприятий; –методы выбора генеральной и функциональных стратегий авиапредприятия; –методы ликвидации стратегического разрыва. <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> –выполнять анализ типов, конъюнктуры и показателей концентрации рынков воздушных перевозок; –выполнять управленческое обследование авиапредприятий; –выполнять сравнительный анализ показателей эффективности управления и конкурентоспособности авиапредприятий, оценивать их динамику; –формулировать цели и задачи авиапредприятия. <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками управленческого обследования авиапредприятий; –навыками сравнительного анализа показателей эффективности управления и конкурентоспособности авиапредприятий; –навыками формулирования целей и задач авиапредприятия; –навыками организации системы стратегического планирования авиакомпании. |

4. Объем дисциплины и виды учебной работы

Общая трудоемкость дисциплины составляет 4 зачетные единицы, 144 академических часа.

| Наименование | Всего часов | Семестры | |
|-------------------------------|-------------|----------|----|
| | | 7 | 8 |
| Общая трудоемкость дисциплины | 144 | 72 | 72 |
| Контактная работа: | 64 | 28 | 36 |
| лекции | 32 | 14 | 18 |
| практические занятия | 28 | 14 | 14 |
| семинары | - | - | - |
| лабораторные работы | - | - | - |

| Наименование | Всего часов | Семестры | |
|---------------------------------|-------------|----------|----|
| | | 7 | 8 |
| курсовой проект | 4 | - | 4 |
| Самостоятельная работа студента | 26 | 17 | 9 |
| Промежуточная аттестация: | 54 | 27 | 27 |

5. Содержание дисциплины

5.1 Соотнесения тем дисциплины и формируемых компетенций

| Темы дисциплины | Количество часов | Компетенции | | | | | | | Образовательные технологии | Оценочные средства |
|---|------------------|-------------|-------|------|------|-------|-------|-------|----------------------------|--------------------|
| | | ОК-10 | ОК-14 | ПК-1 | ПК-3 | ПК-35 | ПК-38 | ПК-39 | | |
| Тема 1. Комплексная модель авиапредприятия как БОТС | 4 | | | + | + | | | | ВК, Л, ПЗ | УО |
| Тема 2. Понятие хозяйственного механизма авиапредприятий РФ | 6 | | | + | | + | | | Л, ПЗ, СРС | УО |
| Тема 3. Структурно-функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта | 6 | | | | | + | | | Л, ПЗ, СРС | УО |
| Тема 4. Система транспортного обеспечения авиаперевозок | 8 | | | + | | + | | | Л, ПЗ, СРС, РКС | УО, Дд |
| Тема 5. Организационная структура и структура управления авиапредприятия | 6 | | + | | | | | | Л, ПЗ, СРС, РКС | УО |
| Тема 6. Система оптимизации структуры воздушных линий (ВЛ) авиакомпании | 8 | | + | | | | | | Л, ПЗ, СРС, РКС | УО |
| Тема 7. Эксплуатационные ограничения при решении задачи оптимизации структуры сети ВЛ | 7 | | | | + | | + | + | Л, ПЗ, СРС, РКС | УО |

| Темы дисциплины | Количество часов | Компетенции | | | | | | Образовательные технологии | Оценочные средства |
|--|------------------|-------------|-------|------|------|-------|-------|----------------------------|--------------------|
| | | ОК-10 | ОК-14 | ПК-1 | ПК-3 | ПК-35 | ПК-38 | | |
| Тема 8. Система оптимизации структуры парка ВС авиакомпании | 4 | | | | | + | | Л, ПЗ, РКС | УО |
| Тема 9. Система и инструменты оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией ВС | 6 | | | | + | | + | Л, ПЗ, РКС, СРС | УО |
| Тема 10. Система организации технического обслуживания ВС | 3 | | | + | + | | | Л, СРС | УО |
| Тема 11. Система исследования и прогнозирования рынка авиатранспортной продукции авиакомпании | 6 | + | | | | | | Л, ПЗ, РКС, СРС | УО |
| Тема 12. Системы ценообразования авиакомпании и главного оператора аэропорта | 6 | | | | + | | + | Л, ПЗ, СРС, РКС | Дд |
| Тема 13. Система управления эксплуатационными расходами авиапредприятий | 6 | | | | + | | | Л, СРС | Т |
| Тема 14. Генеральный план как основа эффективного функционирования главного оператора аэропорта | 4 | + | | | | | | Л, ПЗ | Т |
| Тема 15. Система планирования и управления инвестициями авиапредприятий | 2 | | | | | | + | Л | Т |
| Тема 16. Система управления структурой капитала авиакомпании | 4 | | | | | | + | Л, ПЗ | Т, ЗКП |
| Курсовой проект | 4 | | | | | | | КП | |
| Всего по дисциплине | 90 | | | | | | | | |

| Темы дисциплины | Количество часов | Компетенции | | | | | | Образовательные технологии | Оценочные средства |
|--------------------------|------------------|-------------|-------|------|------|-------|-------|----------------------------|--------------------|
| | | ОК-10 | ОК-14 | ПК-1 | ПК-3 | ПК-35 | ПК-38 | | |
| Промежуточная аттестация | 54 | | | | | | | | Э |
| Итого по дисциплине | 144 | | | | | | | | |

Л – лекции, ПЗ – практическое занятие, РКС – разбор конкретных ситуаций, СРС – самостоятельная работа студента, УО – устный опрос, Т – тестирование, Дл – доклад, КП – курсовой проект, ЗКП – защита курсового проекта, З – зачет, Э – экзамен.

5.2 Темы дисциплины и виды занятий

| № темы | Наименование темы дисциплины | Л | ПЗ | КП | С | ЛР | СРС | Всего часов |
|-----------|---|---|----|----|---|----|-----|-------------|
| Семестр 7 | | | | | | | | |
| 1 | Комплексная модель авиапредприятия как БОТС | 2 | 2 | | | | - | 4 |
| 2 | Понятие хозяйственного механизма авиапредприятий РФ | 2 | 2 | | | | 2 | 6 |
| 3 | Структурно-функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта | 2 | 2 | | | | 2 | 6 |
| 4 | Система транспортного обеспечения авиаперевозок | 2 | 2 | | | | 4 | 8 |
| 5 | Организационная структура и структура управления авиапредприятия | 2 | 2 | | | | 2 | 6 |
| 6 | Система оптимизации структуры воздушных линий (ВЛ) авиакомпании | 2 | 2 | | | | 4 | 8 |
| 7 | Эксплуатационные ограничения при решении задачи оптимизации структуры сети ВЛ | 2 | 2 | | | | 3 | 7 |

| № те- мы | Наименование темы дисциплины | Л | ПЗ | КП | С | ЛР | СРС | Всего часов |
|---------------------|--|----|----|----|---|----|-----|----------------|
| Итого за семестр 7 | | 14 | 14 | | | | 17 | 45 |
| Семестр 8 | | | | | | | | |
| 8 | Система оптимизации структуры парка ВС авиакомпании | 2 | 2 | 2 | | | - | 6 |
| 9 | Система и инструменты оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией ВС | 2 | 2 | | | | 2 | 6 |
| 10 | Система организации технического обслуживания ВС | 2 | - | | | | 1 | 3 |
| 11 | Система исследования и прогнозирования рынка авиатранспортной продукции авиакомпании | 2 | 2 | | | | 2 | 6 |
| 12 | Системы ценообразования авиакомпании и главного оператора аэропорта | 2 | 2 | | | | 2 | 6 |
| 13 | Система управления эксплуатационными расходами авиапредприятий | 2 | 2 | | | | 2 | 6 |
| 14 | Генеральный план как основа эффективного функционирования главного оператора аэропорта | 2 | 2 | | | | - | 4 |
| 15 | Система планирования и управления инвестициями авиапредприятий | 2 | - | | | | - | 2 |
| 16 | Система управления структурой капитала авиакомпании | 2 | 2 | 2 | | | - | 6 |
| Итого за семестр | | 18 | 14 | 4 | | | 9 | 45 |
| Итого по дисциплине | | 32 | 28 | 4 | | | 26 | 90 |

5.3 Содержание дисциплины

Тема 1. Комплексная модель авиапредприятия как БОТС

Определения и классификация аэропортов и авиакомпаний. Виды моделирования. Формализация специфических особенностей организации работы авиакомпании. Структурно-функциональная модель авиакомпании как многоканальной СМО. Структурно-функциональная модель главного опера-

тора аэропорта как как многоканальной, многофазной СМО. Имитационная модель функционирования авиакомпании. Имитационная модель функционирования главного оператора аэропорта.

Тема 2. Понятие хозяйственного механизма авиапредприятий РФ-

Структура и основные показатели мирового рынка авиатранспортной продукции. Анализ типов и конъюнктуры рынков воздушных перевозок. Назначение хозяйственного механизма. Этапы формирования хозяйственного механизма. Системный анализ, системное моделирование, системное управление – методы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий как БОТС.

Тема 3. Структурно-функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта

Синтез системы управления авиакомпанией как процесс формирования экономической гомеостатической системы. Блок-схема структурно-функциональной модели хозяйственного механизма авиакомпании. Назначение каждой из подсистем хозяйственного механизма авиакомпании. Блок-схема структурно-функциональной модели хозяйственного механизма главного оператора аэропорта как БОТС. Назначение каждой из подсистем хозяйственного механизма главного оператора аэропорта. Информационные связи (рабочие потоки) между функциональными элементами хозяйственного механизма авиакомпании. Информационные связи (рабочие потоки) между функциональными элементами хозяйственного механизма главного оператора аэропорта.

Тема 4. Система транспортного обеспечения авиаперевозок

Цели системы транспортного обеспечения авиаперевозок (СТО). Задачи системы транспортного обеспечения авиаперевозок. Структура СТО. Формы планирования и их отличительные признаки. Система стратегического планирования авиакомпании. Требования к миссии и целям авиакомпании. Метод решения задач стратегического планирования. Блок-схема организации процесса стратегического планирования авиакомпании. Анализ внешней среды (PEST- анализ). Макроэкономические факторы. Технологические факторы. Конкуренция транспортных предприятий. Государственное регулирование. Управленческое обследование авиапредприятия. Метод SWOT-анализа. Выбор генеральной стратегии. Функциональные стратегии. Оценка реализации генеральной стратегии, критерии оценки эффективности реализации. Стратегический разрыв, методы ликвидации стратегического разрыва.

Тема 5. Организационная структура и структура управления авиапредприятия

Основные принципы формирования структур управления. Принцип А. Чандлера. Рекомендуемая ИКАО структура управления аэропортом. Выбор организационной структуры авиакомпании и структуры управления авиакомпании. Уровни структуры управления. Требования к структуре управления. Функциональная модель формирования структур управления авиакомпаний. Дивизиональная модель формирования структур управления авиа-

компаний. Блочно-целевой метод организационного проектирования структур управления авиакомпаний, принципиальная схема. Преимущества и недостатки используемых структур управления авиакомпаниями мира. Рекомендуемые варианты организационной структуры и структуры управления региональной авиакомпанией РФ.

Тема 6. Система оптимизации структуры воздушных линий авиакомпании

Цели оптимизации структуры воздушных линий (ВЛ) авиакомпании. Задачи системы оптимизации структуры воздушных линий (ВЛ) авиакомпании. Блок-схема системного подхода к решению задачи повышения эффективности использования ВС на основе стратегических задач развития сети ВЛ авиакомпании. Эксплуатационные характеристики воздушных линий в качестве условий коммерческой эксплуатации ВС авиакомпании на ВЛ. Тип и протяженность ВЛ, обеспеченность средствами навигации и обслуживания воздушного движения (ОВД). Летно-технические характеристики ВС и эксплуатационные характеристики ВЛ. Сравнительный анализ протяженности ВЛ с экономической дальностью полета ВС. Сравнительный анализ протяженности участков воздушной трассы с экономической дальностью полета ВС. Выбор определенного класса и типа ВС для коммерческой эксплуатации сети ВЛ авиакомпании. Критерии оптимальности ВЛ.

Тема 7. Эксплуатационные ограничения при решении задачи оптимизации ВЛ

Наличие прав доступа на рынок воздушных перевозок и коммерческую эксплуатацию ВЛ. Двойное значение права на маршрут. Право назначения авиаперевозчика как исключительная компетенция каждого государства. Коммерческие права на осуществление авиаперевозок ("свободы воздуха"). ИКАО Doc 9626. Межправительственные соглашения о воздушном сообщении РФ с другими странами. Эксплуатационные характеристики и классификация аэродромов ИКАО. Приложение 14. Определение возможности эксплуатации расчетного типа ВС на аэродроме по методу классификационных чисел. Категорирование аэропортов ИКАО. Приложение 17. Генеральный план аэропорта, эксплуатационные ограничения, накладываемые генеральными планами аэропортов. Фактическая пропускная способность аэропорта и управление ею.

Тема 8. Система оптимизации структуры парка ВС авиакомпании

Постановка задачи формирования оптимальной структуры парка ВС авиакомпании. Факторы, влияющие на эксплуатационные расходы авиакомпании: конструктивные и эксплуатационные. Протяженность ВЛ (участка маршрута) как основной фактор, обуславливающий выбор класса и типа ВС для коммерческой эксплуатации ВЛ. Системный подход к решению задачи повышения эффективности использования ВС на основе развития сети ВЛ авиакомпании. Формализация задачи формирования оптимальной структуры парка ВС авиакомпании. Решение задачи формирования оптимальной структуры парка в общем виде. Декомпозиция общей задачи на ряд частных задач. Процедура

ранжирования допустимых решений в зависимости от частных количественных показателей эффективности организации транспортного обеспечения. Выбор типов самолетов для сложившейся сети авиалиний авиакомпании по критерию топливной эффективности. Математическая модель процесса формирования оптимального парка ВС, позволяющая менеджерам авиакомпании оперативно решать задачи по разработке рационального плана движения определенных типов ВС по рассматриваемым ВЛ на установленном периоде планирования. Соотношения удельного расхода топлива от дальности беспосадочного полета для разных типов самолетов. Этапы автоматизации решения задачи формирования парка воздушных судов для заданной сети авиалиний. Алгоритм автоматизированного решения задачи формирования оптимального парка воздушных судов для заданной сети авиалиний.

Тема 9. Система и инструменты оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией ВС

Цель оперативного управления. Блок-схема взаимосвязей элементов системы «прогноз-план-программа» при оперативном управлении авиакомпанией. Система оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией парка ВС авиакомпании. Показатели производительности ВС. Показатели регулярности авиакомпании и главного оператора аэропорта. Производственная программа авиакомпании (план движения ВС по ВЛ). Производственная программа главного оператора аэропорта. Показатели производительности главного оператора аэропорта (WLU, VFP). Суточный план полетов ВС.

Тема 10. Система организации технического обслуживания ВС

Теоретические основы организации системы ТО и Р ВС. Показатели летной годности и исправности ВС. ИКАО, Приложения 6 и 8. Ресурсы авиационной техники (АТ). Классификация работ по ТО и Р АТ. Организация системы ТО и Р ВС авиакомпании. Выбор стратегии технической эксплуатации воздушных судов авиакомпании. Структура мирового рынка услуг по ТО и Р ВС. Основные характеристики рынка услуг по ТО и Р ВС. Задача рациональной организации системы ТО и Р ВС авиакомпании. Методология разработки программ технического обслуживания ВС (ПТО ВС) авиакомпании (MSG-3). Стратегия экономического поведения авиакомпании на рынке услуг по ТО и Р. Показатели эффективности системы ТО и Р ВС.

Тема 11. Система исследования и прогнозирования рынка авиатранспортной продукции авиакомпании

Структура и основные тенденции развития мирового рынка авиатранспортной продукции (АТП). Сегментация мирового рынка АТП. Характеристики мирового рынка АТП. Анализ функционирования странового рынка авиатранспортной продукции (РАТП) РФ. Структурная модель РАТП РФ. Кривые спроса РАТП РФ. Характеристики РАТП РФ. Прогнозирование рынка АТП, цели, задачи и методы прогнозирования. Экспертные методы. Статистические методы. Экстраполяция. Эконометрические методы. Эконо-

метрические модели прогнозирования ИКАО. Doc 8991. Модели прогнозирования на страновых и региональных рынках перевозок.

Тема 12. Системы ценообразования авиакомпании и главного оператора аэропорта

Краткосрочное равновесие на конкурентных типах рынков авиатранспортной продукции. Долгосрочное равновесие главного оператора аэропорта. Объем транспортной работы и доходная ставка, максимизирующие эксплуатационную прибыль авиакомпании на рынках совершенной и несовершенной конкуренции. Модель А. Лернера. Эффективная ценовая стратегия авиакомпании. Ценообразование главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии. ИКАО Doc 9562,7100.

Тема 13. Система управления эксплуатационными расходами авиапредприятий

Структура эксплуатационных расходов авиакомпании и главного оператора аэропорта. Постоянные и переменные расходы. Методы управления затратами (директ-костинг, нормативный метод и другие). Лизинговые платежи. Схемы финансового и оперативного лизинга ВС как факторы, влияющие на эксплуатационные расходы авиакомпании. Финансово-экономическая модель функционирования как инструмент повышения эффективности управления авиатранспортными предприятиями. Планирование эксплуатационных расходов главного оператора аэропорта в зависимости от VFR.

Тема 14. Генеральный план как основа эффективного функционирования главного оператора аэропорта

Требования к генеральным планам. Структура генерального плана аэропорта. Пропускная способность аэропорта как объект управления. Цели и задачи генерального планирования, предплановая координация. Прогнозирование объемов транспортной работы аэропорта. Процесс планирования развития инфраструктуры аэропорта. Организация генерального планирования аэропорта. ИКАО, Doc 9184-AN/902, часть I. Финансовое планирование. Функциональные зависимости показателей производительности главного оператора аэропорта от объемно-планировочных решений генерального плана аэропорта.

Тема 15. Система планирования и управления инвестициями авиапредприятий

Источники инвестиций авиакомпании и главного оператора аэропорта. Инвестиционная стратегия авиапредприятия как одна из функциональных стратегий. Инвестиционные проекты авиапредприятий. Предварительное технико-экономическое обоснование. Планирование инвестиций. Самофинансирование. Прямое финансирование через механизмы рынка капитала. Банковское кредитование. Бюджетное финансирование. Взаимное финансирование хозяйствующих субъектов. Финансовая аренда (лизинг) ВС как форма инвестиционной деятельности авиакомпаний. Методы оценки эффективности инвестиций авиапредприятий.

Тема 16. Система управления структурой капитала авиакомпании

Стратегическая цель системы управления структурой капитала авиакомпании. Задачи, решаемые при формировании оптимальной структуры капитала. Рынки капитала. Долевое и долговое финансирование. Зависимость ROE (коэффициента Дюпона) от структуры капитала авиакомпаний. Методология формирования оптимальной структуры капитала авиакомпаний. Алгоритм формирования оптимальной структуры капитала авиакомпаний.

5.4 Практические занятия

| № темы дисциплины | Тематика практических занятий | Трудоемкость (часы) |
|-------------------|--|---------------------|
| Семестр 7 | | |
| 1 | Практическое занятие № 1. 1.Методологический подход к решению проблемы синтеза комплексной модели авиатранспортного предприятия. 2.Системный анализ. Системное моделирование. Системное управление. | 2 |
| 2 | Практическое занятие № 2. 1.Анализ структуры и основных показателей мирового рынка авиатранспортной продукции. Анализ типов и конъюнктуры рынков воздушных перевозок. 2.Назначение хозяйственного механизма. Этапы формирования хозяйственного механизма | 2 |
| 3 | Практическое занятие № 3. 1.Структурно-функциональные модели авиакомпании и главного оператора аэропорта как многоканальных, многофазных СМО. 2.Имитационная модель функционирования авиакомпании. Имитационная модель функционирования главного оператора аэропорта. | 2 |
| 4 | Практическое занятие № 4. 1.Анализ структуры СТО и организации системы стратегического планирования выбранной авиакомпании. 2.Оценка управляемости и соответствия функционирования авиакомпании «золотому правилу» экономики 3.Решение кейса «Стратегическое планирование авиакомпании» (п. 9.6.3). | 2 |
| 5 | Практическое занятие № 5. 1.Анализ организационной структуры и структуры управления выбранных авиакомпании и главного опера- | 2 |

| № темы дисциплины | Тематика практических занятий | Трудоемкость (часы) |
|--------------------|---|---------------------|
| | тора аэропорта. 2.Решение кейса «Стратегическое планирование авиакомпании» (п. 9.6.3). | |
| 6 | Практическое занятие № 6. 1.Анализ результатов коммерческой эксплуатации структуры ВЛ выбранной авиакомпании (форма 14-ГА). 2.Решение кейса «Стратегическое планирование авиакомпании» (п. 9.6.3). | 2 |
| 7 | Практическое занятие № 7. 1.Эксплуатационные характеристики аэродромов и аэропортов, используемых выбранной авиакомпанией, анализ эксплуатационных ограничений. 2.Коммерческие права и соглашения на эксплуатацию ВЛ выбранной авиакомпании. ИКАО. Doc 9626. 2.Решение кейса «Стратегия коммерческой эксплуатации ВЛ с учетом имеющихся эксплуатационных ограничений» (п. 9.6.3) | 2 |
| Итого за семестр 7 | | 14 |
| Семестр 8 | | |
| 8 | Практическое занятие № 8. 1.Анализ факторов, влияющих на эксплуатационные расходы авиакомпании. 2.Решение кейса «Стратегия повышения конкурентоспособности авиакомпании»» (п. 9.6.3). 3.Выдача заданий на выполнение курсового проекта | 2 |
| 9 | Практическое занятие № 9. 1.Анализ производственной программы (плана движения ВС по ВЛ) выбранной авиакомпании. 2.Решение кейса «Стратегия повышения конкурентоспособности авиакомпании»» (п. 9.6.3). | 2 |
| 11 | Практическое занятие № 10. 1.Определение объема транспортной работы и доходной ставки, максимизирующих эксплуатационную прибыль выбранной авиакомпании на рынках совершенной и несовершенной конкуренции методом предельного анализа. 2.Решение кейса «Стратегия повышения конкурентоспособности авиакомпании»» (п. 9.6.3). | 2 |
| 12 | Практическое занятие № 11. 1. Анализ систем ценообразования авиакомпании и | 2 |

| № темы дисциплины | Тематика практических занятий | Трудоемкость (часы) |
|---------------------|--|---------------------|
| | главного оператора аэропорта, как хозяйствующего субъекта естественной монополии. ИКАО. Doc 7100, приказ МТ РФ от 17.07. 2012 г. № 241. 2. Решение кейса «Системы ценообразования авиапредприятий» (п. 9.6.3). | |
| 13 | Практическое занятие № 12. 1. Структура эксплуатационных расходов авиакомпании и главного оператора аэропорта. Постоянные и переменные расходы. Планирование эксплуатационных расходов главного оператора аэропорта в зависимости от VFR. 2. Решение кейса «Системы ценообразования авиапредприятий» (п. 9.6.3). | 2 |
| 14 | Практическое занятие № 13. 1. Пропускная способность аэропорта как объект управления. Функциональные зависимости показателей производительности главного оператора аэропорта от объемно-планировочных решений генерального плана аэропорта. 2. Решение кейса «Стратегия коммерческой эксплуатации ВЛ с учетом имеющихся эксплуатационных ограничений» (п. 9.6.3) | 2 |
| 16 | Практическое занятие № 14. 1. Анализ моделей финансирования, выбранных авиакомпании и главного оператора аэропорта. Анализ системы управления структурой капитала. 2. Расчет коэффициентов долговой нагрузки. 3. Защита курсового проекта. | 2 |
| Итого за семестр 8 | | 14 |
| Итого по дисциплине | | 28 |

5.5 Лабораторный практикум

Лабораторный практикум учебным планом не предусмотрен

5.6 Самостоятельная работа

| № темы дисциплины | Виды самостоятельной работы | Трудоемкость (часы) |
|-------------------|--|---------------------|
| 2 | 1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Понятие хозяйственного механизма авиапредприятий РФ», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,4]. 2.Подготовка к устному опросу | 2 |
| 3 | 1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Структурно-функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [7,10,11,12,21]. 2.Подготовка к устному опросу | 2 |
| 4 | 1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система транспортного обеспечения авиаперевозок», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,7,18,21,26,28,32]. 2.Подготовка к устному опросу 3.Подготовка докладов | 4 |
| 5 | 1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Организационная структура и структура управления авиапредприятия», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,23,26,33,37,34,37]. 2.Подготовка к устному опросу | 2 |
| 6 | 1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система оптимизации структуры воздушных линий авиакомпании», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,18,16, 21]. 2.Подготовка к устному опросу | 4 |
| 7 | 1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Эксплуатационные ограничения при решении задачи оптимизации ВЛ», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,15,16,21,29]. 2.Подготовка к устному опросу | 3 |
| 9 | 1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система и инструменты оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией ВС», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,18,21,33,34,36,37]. 2.Выполнение курсового проекта. | 2 |

| № темы дисциплины | Виды самостоятельной работы | Трудоемкость (часы) |
|---------------------|--|---------------------|
| 10 | 1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система организации технического обслуживания ВС», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,9,27,32,33,34,36,37,39]. 2. Выполнение курсового проекта. | 1 |
| 11 | 1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система исследования и прогнозирования рынка авиатранспортной продукции авиакомпаний», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,7,9,12,18,21]. 2. Выполнение курсового проекта. | 2 |
| 12 | 1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Системы ценообразования авиакомпании и главного оператора аэропорта», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,7,9,12,13,15,22]. 2. Подготовка докладов. 3. Выполнение курсового проекта | 2 |
| 13' | 1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система управления эксплуатационными расходами авиапредприятий», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,3,18,21,32,33,34,36,37,38]. 2. Подготовка к компьютерному тесту. 3. Выполнение курсового проекта | 2 |
| Итого по дисциплине | | 26 |

* в квадратных скобках указаны литературные и информационные источники раздела 6.

5.7 Курсовой проект

В таблице приведена примерная структура курсового проекта.

| Наименование | Трудоемкость (часы) |
|---|---------------------|
| Этап 1. Выдача задания на курсовой проект | 2 |
| Этап 2. Введение. Обосновывается значение и актуальность проблемы, рассматриваемой в проекте, формулируются цель и задачи | 1 |

| Наименование | Трудо- емкость (часы) |
|---|-----------------------------|
| курсового проекта | |
| Этап 3. Глава 1. Теоретические и методические основы рассматриваемой проблемы | 1 |
| Этап 4. Глава 2. Анализ и оценка рассматриваемой проблемы на конкретном авиапредприятии | 5,0 |
| Этап 5. Глава 3. Разработка и обоснование рекомендаций и мероприятий по решению рассматриваемой проблемы на авиапредприятии | 1,5 |
| Этап 6. Заключение | 1 |
| Этап 7. Оформление курсового проекта | 0,5 |
| Защита курсового проекта | 2 |
| Итого по курсовому проекту, в том числе: | 14 |
| – самостоятельная работа студента, | 10 |
| – контактная работа, согласно учебному плану | 4 |

6. Учебно-методическое и информационное обеспечение дисциплины

а) основная литература:

1. **Хозяйственный механизм авиатранспортных предприятий:** учебное пособие. Часть 1. Авиакомпании. Под общей редакцией Маслакова В.П [Текст]/ В.П Маслаков, М.Ю. Лебедева, И.А. Калинин, А.М. Воронцова, В.А. Брагин, Л.П., Паристова, В.Е. Жуков, А.В. Корень—СПб: Питер, 2015.—368с.ил.(Серия «Учебное пособие»). — ISBN978-5-496-00709. Количество экземпляров 170.

2.Губенко, А.В. **Экономика воздушного транспорта:** учебник для вузов. Допущ. УМО [Текст]/А. В. Губенко, М. Ю. Смуров, Д. С. Черкашин. — СПб.: Питер, 2009. — 288с. — ISBN отсутствует. Количество экземпляров 500.

3.Паристова, Л.П. **Финансы организаций воздушного транспорта:** учеб. пособ. для вузов. Реком. УМО [Текст]/Л. П. Паристова. — СПб.: ГУГА, 2012. — 214с. — ISBN отсутствует. Количество экземпляров 450.

4. Махарев Э.И. **Введение в систему взаиморасчетов на воздушном транспорте:** учеб. пособ. для вузов. Реком. УМО [Текст]/ Э.И Махарев, ред. — М.: Студент, 2012.— 543с. — ISBN отсутствует. Количество экземпляров 25.

б) дополнительная литература:

5.Фишер С., Дорнбуш Р., Шмалензи Р., **Экономика.** Пер. с англ. [Электронный ресурс] / С. Фишер, Р. Дорнбуш., Р. Шмалензи— М.: Дело, 1993. — 829 с. – ISBN 5-86461-199-9. — Режим доступа <http://bookfi.net/book/588912>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

6. Брусиловский, В.Е. **Авиационный бизнес и воздушные суда** [Текст] / В. Е. Брусиловский. - М.: ООО "Контент-пресс", 2012. — 496с. — ISBN отсутствует. Количество экземпляров 30.

7. Комаристый, Е.Н. **Информационно-модельный комплекс для исследования рынка гражданских авиаперевозок**. [Электронный ресурс] / Е.Н. Комаристый. Отв. ред. М. В. Лычагин. — Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2006. — 144 с. — ISBN 5-89665-125-2. — Режим доступа: <https://docplayer.ru/36148131-E-n-komaristyuy-informacionno-modelnyy-kompleks-dlya-issledovaniya-rynka-grazhdanskih-aviaperevozok.html>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

8. Ашфорд, Н., Стентон, Х.П.М., Мур, К.А. **Функционирование аэропорта**. Пер. с англ. [Электронный ресурс] / Н. Ашфорд, Х.П.М. Стентон, К.А. Мур, — М.: Транспорт, 1990. — 372 с. — ISBN 5-277-00997-3. Режим доступа: <http://www.twirpx.com/file/963091>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

9. Кейн, В.М. **Оптимизация систем управления по минимаксному критерию** [Электронный ресурс] / В.М. Кейн. — М.: Наука, 1985. — 248 с. — ISBN отсутствует. — Режим доступа: <https://www.twirpx.com/file/2008396/>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

10. Четыркин, Е.М., Васильева, Н.В. **Финансово-экономические расчеты: справочное пособие** [Электронный ресурс] / Е.М. Четыркин, Н.В. Васильева — М.: Финансы и статистика, 1990. — 301с. — ISBN 5-279-00530-4. — Режим доступа: http://www.pseudology.org/Bank/Chetyrkin_FinMath_1990a.pdf, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

в) перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»:

11. **О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах** [Электронный ресурс]. — Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 г. №599. — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_89863, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

12. Лебедева, М.Ю. **Институциональные аспекты регулирования рыночных отношений в авиакомпаниях России**. Монография [Электронный ресурс] / М.Ю. Лебедева, В.П. Маслаков, А.Ю. Пиджаков / — г. Киров, МЦНИП, 2013. 24 п. л. — [Электронный текст, 1 файл 3,2 МБ]. — ISBN 97-5-906223-03-6. — Режим доступа: <http://elibrary.ru/item.asp?id=18852998>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

13. **Конвенция о международной гражданской авиации** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 7300/9. Издание девятое, 2006. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1902240>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

14. **Приложение 14 к Конвенции о международной гражданской авиации. Том 1. «Проектирование и эксплуатация аэродромов»** [Электронный ресурс]. — ИКАО. Издание седьмое, 2016. — Режим доступа:

http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an14_v1_cons_ru.pdf, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

15. **Руководство по проектированию аэропортов** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 9184-AN/902, часть I. Генеральное планирование. Второе издание, 1987 — Режим доступа: <http://files.stroyinf.ru/Data2/1/4293804/-4293804274.pdf>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

16. **Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования воздушного транспорта** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 9587. Издание третье, 2008. — Режим доступа: http://aviadocs.com/icaodocs/Docs/9587_cons_ru.pdf, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

17. **Руководство по экономике аэропортов** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 9562. Издание третье, 2013 — Режим доступа: https://www.icao.int/publications/documents/9562_ru.pdf, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

18. **Руководство по приватизации в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 9980. Издание первое, 2012— Режим доступа: www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9980-cons_ru.pdf свободный, (дата обращения 18.01.2017).

19. **Руководство по регулированию международного воздушного транспорта** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 9626. Издание второе, 2004 — Режим доступа: http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9626_cons_ru.pdf, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

20. **Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 7100-2014 — Режим доступа: <https://www.twirpx.com/file/1744303>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

21. **Воздушный кодекс Российской Федерации** [Электронный ресурс]. — Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ — Режим доступа: http://www.consultant.-ru/document/cons_doc_LAW_284303, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

22. **Руководство по обеспечению и учету регулярности полетов воздушных судов гражданской авиации СССР (РПП ГА-90)** [Электронный ресурс]. — Приказ МГА СССР от 10.01.1990 №6 — Режим доступа: <http://www.alppp.ru/law/hozjajstvennaja-dejatelnost/transport/35/prikaz-mga-sssr-ot-10-01-1990--6.pdf>, свободный, (дата обращения 18.01.2017)

23. **Руководство по стандартам IOSA** [Электронный ресурс]. — Международная ассоциация воздушного транспорта. Монреаль – Женева, 2003— Режим доступа <http://lib.knigi-x.ru/23raznoe/325742-1-12-prilozhenie-6-chikagskoj-konvencii-ekspluataciya-vozdushnih-sudov-standartirekomenduema-ya.php>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

24. **АС 1.1.MSG-3-2008. Основные положения по разработке требований к плановому техническому обслуживанию: изменение 2007.1** [Электронный ресурс]. — М.: ФГУП «НИИСУ», 2008.— Режим доступа:

<http://cals.ru/sites/default/files/downloads/lss/msg3.pdf>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

25. **Официальный сайт ИКАО** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

26. **Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта РФ** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.favt.ru>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

27. **Официальный сайт Федерального авиационного агентства США** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.faa.gov>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

28. **Официальный сайт Европейского агентства авиационной безопасности** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.easa.europa.eu>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

29. **ПАО «Аэрофлот». Отчеты компании и основные производственно-финансовые показатели** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://ir.aeroflot.ru/ru/reporting/annual-reports/>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

30. **ОАО «ЮтЭйр». Годовые отчеты.** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://www.utair.ru/about/corporate/investors/inform/ann_rep/, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

32. **Scandinavian Airline System. The SAS Group's Annual reports** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.sasgroup.net/en/category-/investor-relations/financial-reports/annual-reports/>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

33. **Air France-KLM, Annual documents** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.airfranceklm.com/en/finance/publications>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

34. **Lufthansa, Annual documents** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://investor-relations.lufthansagroup.com/en/publications/financial-reports.html>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

35. **О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протоколу по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования** [Электронный ресурс]. — Федеральный закон от 23.12.2010 № 361-ФЗ. — Режим доступа: <https://fzakon.ru/laws/federalnyy-zakon-ot-23.12.2010-n-361-fz>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

36. **Приложение 8 к Конвенции о международной гражданской авиации. Летная годность воздушных судов** [Электронный ресурс]. — ИКАО. Издание одиннадцатое, 2010. — Режим доступа: http://www.aviadocs.net-/icaodocs/Annexes/an08_cons_ru.pdf, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

37. **Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации"** [Электронный ресурс]. — Утверждены Приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128— Режим доступа: <http://base.garant.ru/196235/>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

г) программное обеспечение (лицензионное), базы данных, информационно-справочные и поисковые системы

38. **Справочная система ГАРАНТ (интернет-версия)** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.garant.ru/iv>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

39. **Справочная система Консультант Плюс** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.consultant.ru/online>, свободный, (дата обращения 18.01.2017).

7. Материально-техническое обеспечение дисциплины

| № п/п | Наименование дисциплины | Наименование специальных помещений и помещений для самостоятельной работы | Оснащенность специальных помещений и помещений для самостоятельной работы | Перечень лицензионного программного обеспечения. Реквизиты подтверждающего документа |
|-------|---|---|---|--|
| 1 | Хозяйственные механизмы авиапредприятий | Компьютерный класс аудитория №456 Компьютерный класс аудитория №458 Лекционная аудитория №481 | Компьютер в комплекте (системный блок +ЖК монитор LG 19 W1952TE) – 13 шт. Информационный киоск Компьютер в комплекте RAMEC STORM Custom W-13шт. Мультимедийный проектор Acer X1261 P Принтер HL2140R Brother Экран Ноутбук Benq | Microsoft Windows 7 Professional Microsoft Windows Office Professional Plus 2007 Acrobat Professional 9 Windows International Kaspersky Anti-Virus Suite для WKS и FS Konsi- SWOT ANALYSIS Konsi - FOREXSAL |

| № п/п | Наименование дисциплины | Наименование специальных помещений и помещений для самостоятельной работы | Оснащенность специальных помещений и помещений для самостоятельной работы | Перечень лицензионного программного обеспечения. Реквизиты подтверждающего документа |
|-------|-------------------------|---|---|--|
| | | | Joybook R42 15,4 Мультимедийный проектор Mitsubisi XD490U Экран | |

8. Образовательные и информационные технологии

В структуре дисциплины в рамках реализации компетентностного подхода в учебном процессе используются следующие образовательные технологии: входной контроль, лекции, практические занятия, разбор конкретных ситуаций, самостоятельная работа студентов и выполнение курсового проекта.

Входной контроль предназначен для выявления уровня усвоения компетенций, обучающихся, необходимых перед изучением дисциплины. Входной контроль осуществляется по вопросам, на которых базируется читаемая дисциплина.

Традиционная лекция составляет основу теоретического обучения в рамках дисциплины и направлена на систематизированное изложение накопленных и актуальных научных знаний. Лекция предназначена для раскрытия состояния и перспектив СВТ в современных условиях. На лекции концентрируется внимание обучающихся на наиболее сложных и узловых вопросах, стимулируется их активная познавательная деятельность.

Ведущим методом в лекции выступает устное изложение учебного материала, который сопровождается одновременной демонстрацией слайдов, созданных в среде PowerPoint, при необходимости привлекаются открытые Интернет-ресурсы, а также демонстрационные и наглядно-иллюстрационные материалы.

Проблемная лекция характеризуется всесторонним анализом явлений, научным поиском истины. Проблемная лекция опирается на логику последовательно моделируемых проблемных ситуаций путем постановки проблемных вопросов или задач.

Практические занятия по дисциплине «Хозяйственные механизмы авиапредприятий» проводятся в соответствии с учебно-тематическим планом по отдельным группам. Цель практических занятий – закрепить теоретиче-

ские знания, полученные обучающимися на лекциях и в результате самостоятельного изучения соответствующих разделов рекомендуемой литературы, а также приобрести практические навыки по управлению авиапредприятием, в том числе выполнения анализа рынка АТП, разработке планов маркетинга (планов продаж), производственных планов (планов движения ВС по ВЛ), расчетов затрат и результатов, а также оценки эффективности управления (рентабельности продаж).

Разбор конкретных ситуаций способствует развитию у студентов аналитических навыков (умение отличать данные от информации), классифицировать, выделять существенную и несущественную информацию, анализировать, представлять и добывать ее, находить пропуски информации и уметь восстанавливать их. Мыслить ясно и логично. (Особенно это важно, когда информация невысокого качества). Способствует развитию у студентов практических навыков (пониженный по сравнению с реальной ситуацией уровень сложности проблемы способствует формированию на практике навыков использования теории, принципов и методов управления на авиапредприятиях); творческих и коммуникативных навыков (умение вести дискуссию, убеждать окружающих, использовать наглядный материал, кооперироваться в группы, защищать собственную точку зрения, убеждать оппонентов, составлять краткий, убедительный отчет); социальных навыков (оценка поведения людей, умение слушать, поддерживать в дискуссии или аргументировать противоположное мнение, контролировать себя и т.д.).

На практических и лекционных занятиях по темам 4,5,6,7,8,9,11,12,13,14,16 занятия проводятся в интерактивной форме (32 часа) в качестве интерактивной образовательной технологии используется разбор конкретной ситуации, когда обучающиеся коллективно, в рабочих группах, решают организационно-управленческие и аналитические задачи, основанные на реальном или искусственно сконструированном материале, содержащие либо избыточную, либо недостаточную информацию и имеющие несколько альтернативных решений.

Примерные задания на разбор конкретных ситуаций (РКС) приведены в п.9.6.3.

Разбор конкретной ситуации позволяет студентам овладеть навыками креативного мышления, самостоятельного анализа нестандартной ситуации, формализации проблемы, планирования, принятия и решения в условиях неопределенности и дефицита времени. Практические занятия по дисциплине «Хозяйственные механизмы авиапредприятий» проводятся в компьютерных классах, в которых студенты выполняют задания с использованием Интернет-ресурсов и компьютерной техники, необходимых для сбора, обработки и анализа необходимой информации.

Самостоятельная работа студента является составной и важной частью учебной работы. Ее основной целью является формирование навыка самостоятельного приобретения знаний по некоторым не особо сложным вопросам теоретического курса, закрепление и углубление полученных знаний,

самостоятельная работа со справочниками, периодическими изданиями и научно-популярной литературой, в том числе находящимися в глобальных компьютерных сетях. Самостоятельная работа подразумевает выполнение учебных заданий.

Выполнение курсового проекта. Курсовой проект по дисциплине «Хозяйственные механизмы авиапредприятий» представляет собой самостоятельную учебно-исследовательскую работу студента, и ставит цель систематизировать, закрепить и углубить теоретические и практические знания по специальности и применить эти знания для решения практических задач, развить навыки самостоятельной работы и умения аналитически оценить, защитить и обосновать полученные результаты.

В процессе выполнения курсового проекта на основе изучения теоретических и методических основ рассматриваемой проблемы, анализа и оценки этой проблемы на конкретном объекте исследования разрабатываются и обосновываются рекомендации и мероприятия по совершенствованию его работы (по решению выявленных проблем).

Процесс выполнения курсового проекта включает четыре основных этапа: выбор темы, подбор литературы, сбор информации на объекте исследования и написание работы с доработкой при наличии замечаний со стороны научного руководителя.

При выборе темы курсового проекта студенту необходимо исходить из своих научных интересов, возможности сбора практического материала, знания специальной литературы.

Примерные темы курсовых проектов по дисциплине приведены в 9.3.

После выбора темы курсового проекта студент приступает к подбору литературы и сбору практического материала. Опираясь на эти сведения, студент самостоятельно расширяет перечень литературы, подбирает и изучает ее, используя для этого библиотечные каталоги. Литературные источники подбираются так, чтобы в их перечне содержались работы общетеоретического характера и отражающие действующую практику. Особое внимание нужно уделить изучению публикаций последних пяти лет.

После подбора и тщательного изучения подобранных литературных источников и практического материала начинается процесс непосредственно написания курсового проекта. Структура и состав курсового проекта представлены в п.5.7.

Простое переписывание прочитанного материала, изложение дискуссионных вопросов без формирования собственной позиции, без аналитического осмысливания практического материала может послужить причиной низкой оценки выполненного курсового проекта, т.к. такая работа не отражает умение автора самостоятельно и творчески использовать имеющийся материал и сочетать его с теоретическими знаниями, полученными при изучении дисциплины «Хозяйственные механизмы авиапредприятий».

9. Фонд оценочных средств для проведения текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины

Оценочные средства для текущего контроля успеваемости, промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины включают в себя: устные опросы, доклады, компьютерные тесты, защиту курсового проекта, экзамен.

Уровень и качество знаний студентов оцениваются по результатам текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины в виде защиты курсового проекта и экзаменов в 7 и 8 семестрах.

Текущий контроль успеваемости студентов включает устные опросы, компьютерные тесты и задания, выдаваемые на самостоятельную работу по темам дисциплины.

Устный опрос проводится на каждом практическом занятии в течение не более 10 минут с целью контроля усвоения теоретического материала, излагаемого на лекции. Перечень вопросов определяется уровнем подготовки учебной группы, а также индивидуальными особенностями студентов.

Примерный перечень контрольных вопросов для проведения устного опроса приведен в п.9.6.1.

Контроль выполнения задания, выдаваемого на самостоятельную работу, проводится с целью своевременного выявления плохо усвоенного материала дисциплины для последующей корректировки или организации обязательной консультации. Проверка выданного задания производится не реже чем один раз в две недели.

Доклад – продукт самостоятельной работы обучающегося, представляющий собой публичное выступление по представлению полученных результатов исследования по определенной учебно-практической или учебно-исследовательской теме. Доклады студентов занимают не больше 10 минут и могут проводиться в форме презентаций в среде Power Point.

Примерный перечень тем для докладов представлен в п. 9.6.2

Компьютерный тест проводится по темам в соответствии с данной программой и предназначен для проверки обучающихся на предмет освоения материала предыдущей лекции.

Содержание тестов для текущего контроля в п. 9.6.4

Промежуточная аттестация по итогам освоения дисциплины проводится в виде экзамена в 7 семестре.

Экзамен предполагает решение задачи (п.9.6.6) и ответы на теоретические вопросы из примерного перечня вопросов, вынесенных на эту форму промежуточной аттестации студентов по данной дисциплине (п.9.6.5).

Защита курсового проекта по дисциплине «Хозяйственные механизмы авиапредприятий» представляет собой защиту самостоятельной учебно-

исследовательской работы студента, с целью демонстрации теоретических и практических знаний по специальности и навыков применения этих знаний для решения практических задач в авиапредприятиях и осуществляется в 8 семестре.

Подготовка и защита курсового проекта запланированы на 8 семестр.

Промежуточная аттестация в форме экзамена также проводится в 8 семестре.

Экзамен предполагает ответы на теоретические вопросы из примерного перечня вопросов, вынесенных на эту форму промежуточной аттестации студентов по данной дисциплине (п.9.6.7).

Экзамены позволяют оценить уровень освоения компетенций за период изучения дисциплины.

К моменту сдачи экзаменов должны быть благополучно пройдены предыдущие формы контроля.

Методика формирования результирующей оценки в обязательном порядке учитывает активность студентов на занятиях, посещаемость занятий, оценки за практические работы, выполнение самостоятельных заданий.

9.1 Балльно – рейтинговая система (БРС) оценки текущего контроля успеваемости и знаний студентов

Общая трудоемкость дисциплины составляет 4 зачетные единицы, 144 академических часа.

Вид промежуточной аттестации – экзамен (7 семестр), экзамен (8 семестр).

| Тема/вид учебных занятий (оценочных заданий), позволяющих студенту продемонстрировать достигнутый уровень сформированности компетенций | Количество баллов | | Срок контроля (порядковый номер недели с начала семестра) | Примечание |
|--|----------------------|-----------------------|---|------------|
| | Минимальное значение | Максимальное значение | | |
| <i>Контактные виды занятий</i> | | | | |
| Аудиторные занятия | | | | |
| Лекция 1 | 2 | 4 | 1 | |
| Практическое занятие 1 | 4 | 5 | 2 | |
| Лекция 2 | 2 | 4 | 3 | |
| Практическое занятие 2 | 4 | 5 | 4 | |
| Лекция 3 | 2 | 4 | 5 | |
| Практическое занятие 3 | 4 | 5 | 6 | |
| Лекция 4 | 2 | 4 | 7 | |
| Практическое занятие 4 | 5 | 7 | 8 | РКС |

| Тема/вид учебных занятий (оценочных заданий), позволяющих студенту продемонстрировать достигнутый уровень сформированности компетенций | Количество баллов | | Срок контроля (порядковый номер недели с начала семестра) | Примечание |
|--|----------------------|-----------------------------------|---|------------|
| | Минимальное значение | Максимальное значение | | |
| Лекция 5 | 2 | 4 | 9 | |
| Практическое занятие 5 | 5 | 7 | 10 | РКС |
| Лекция 6 | 2 | 4 | 11 | |
| Практическое занятие 6 | 5 | 7 | 12 | РКС |
| Лекция 7 | 2 | 4 | 13 | |
| Практическое занятие 7 | 4 | 6 | 14 | РКС |
| Самостоятельная работа студента | | | | |
| Итого по обязательным видам занятий | 45 | 70 | | |
| Экзамен (7 семестр) | 15 | 30 | 17 | |
| Итого по дисциплине | 60 | 100 | | |
| Перевод баллов БРС в оценку по «академической» шкале | | | | |
| Количество баллов по БРС | | Оценка (по «академической» шкале) | | |
| 90 и более | | 5 – «отлично» | | |
| 75÷89 | | 4 – «хорошо» | | |
| 60÷74 | | 3 – «удовлетворительно» | | |
| менее 60 | | 2 – «неудовлетворительно» | | |

Вид промежуточной аттестации по дисциплине – экзамен (8 семестр)

| Тема/вид учебных занятий (оценочных заданий), позволяющих студенту продемонстрировать достигнутый уровень сформированности компетенций | Количество баллов | | Срок контроля (порядковый номер недели с начала семестра) | Примечание |
|--|----------------------|-----------------------|---|------------|
| | Минимальное значение | Максимальное значение | | |
| <i>Контактные виды занятий</i> | | | | |
| Аудиторные занятия | | | | |
| Лекция 8 | 2 | 4 | 1 | |
| Практическое занятие 8 | 3 | 4 | 2 | РКС |
| Лекция 9 | 2 | 4 | 3 | |
| Практическое занятие 9 | 3 | 4 | 4 | РКС |

| Тема/вид учебных занятий (оценочных заданий), позволяющих студенту продемонстрировать достигнутый уровень сформированности компетенций | Количество баллов | | Срок контроля (порядковый номер недели с начала семестра) | Примечание |
|--|----------------------|-----------------------------------|---|------------|
| | Минимальное значение | Максимальное значение | | |
| Лекция 10 | 2 | 4 | 5 | |
| Лекция 11 | 3 | 5 | 6 | |
| Практическое занятие 10 | 3 | 5 | 7 | РКС |
| Лекция 12 | 3 | 5 | 8 | |
| Практическое занятие 11 | 4 | 5 | 9 | РКС |
| Лекция 13 | 4 | 6 | 11 | |
| Лекция 14 | 4 | 6 | 13 | |
| Лекция 15 | 4 | 6 | 15 | |
| Лекция 16 | 4 | 6 | 17 | |
| Практическое занятие 12 | 4 | 6 | 18 | |
| Самостоятельная работа студента | | | | |
| Итого по обязательным видам занятий | 45 | 70 | | |
| Экзамен (8 семестр) | 15 | 30 | 22 | |
| Итого по дисциплине | 60 | 100 | | |
| Перевод баллов БРС в оценку по «академической» шкале | | | | |
| Количество баллов по БРС | | Оценка (по «академической» шкале) | | |
| 90 и более | | 5 – «отлично» | | |
| 75÷89 | | 4 – «хорошо» | | |
| 60÷74 | | 3 – «удовлетворительно» | | |
| менее 60 | | 2 – «неудовлетворительно» | | |

9.2 Методические рекомендации по проведению процедуры оценивания знаний, умений и навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих этапы формирования компетенций

Посещение лекционного занятия обучающимся оценивается в 2 балла. Ведение лекционного конспекта – 1 балл. Активное участие в обсуждении дискуссионных вопросов в ходе лекции – до 3 баллов.

Максимальное число баллов по лекционному занятию равно 6.

Посещение практического занятия оценивается в 1 балл. Ведение конспекта на практическом занятии – 0,5. Доклад – до 1,0 балла. Участие в устном опросе и обсуждении доклада – до 0,5 балла. Участие в рабочих груп-

пах, решающих кейс-задачу □ до 1 балла. Успешное решение кейс-задачи – до 1,0 балла. Доклад с презентацией решения кейс-задачи – до 2,0 баллов.

Максимальное число баллов по практическому занятию равно 7.

В процессе преподавания дисциплины «Хозяйственные механизмы авиапредприятий» для текущего контроля знаний обучающихся используются следующие формы:

- индивидуальный или групповой устный опрос;
- доклады по темам;
- компьютерные тесты.

По итогам освоения дисциплины проводится промежуточная аттестация обучающихся в форме экзамена в седьмом семестре, защиты курсового проекта и экзамена в восьмом семестре.

На первом занятии преподаватель доводит до сведения обучающихся график текущего контроля освоения дисциплины и критерии оценки знаний при текущем контроле успеваемости, а также сроки и условия промежуточной и итоговой аттестации.

Показателями, характеризующими текущую учебную работу студентов, являются:

- активность посещения занятий и работы на занятиях;
- оценка результатов устного опроса (индивидуального или группового);
- выступления с докладами и с результатами выполненных заданий, в том числе в форме презентаций;
- оценка прохождения тестов;
- оценка защиты курсовых проектов.

Сроки промежуточной аттестации определяются графиком учебного процесса. По дисциплине «Хозяйственные механизмы авиапредприятий» предусмотрены экзамен (7 семестр), защита курсового проекта и экзамен (8 семестр).

Защита курсового проекта производится перед комиссией в день, назначенный кафедрой.

В процессе защиты заслушивается доклад студента (не более 5 минут), затем студент отвечает на вопросы членов комиссии. Вопросы могут касаться как темы курсового проекта, так и носить общий характер в пределах программы дисциплины.

На защиту комиссии предоставляются графический материал проекта, пояснительная записка.

Экзамен в седьмом семестре проводится в форме устного ответа на 2 вопроса из приведенных ниже в списке (9.6.5) и решения задачи (9.6.6).

Экзамен в восьмом семестре проводится в форме устного ответа на 2 вопроса из приведенных ниже в списке (9.6.7).

9.3 Темы курсовых проектов по дисциплине

1. Использование совокупности методов системного анализа и управления для построения моделей предприятий воздушного транспорта
2. Основные принципы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий.
3. Система стратегического планирования авиакомпании (на примере конкретной авиакомпании)
4. Основные принципы формирования структур управления. Выбор организационной структуры и структуру управления авиакомпании (на примере конкретной авиакомпании)
5. План маркетинга как инструмент управления и оптимизации структуры ВЛ (на примере конкретной авиакомпании)
6. Сравнительный анализ показателей эффективности использования и производительности ВС авиакомпаний
7. Производственный план как инструмент оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией парка ВС авиакомпании.
8. Система организации технического обслуживания и ремонта (ТО и Р) ВС (на примере конкретной авиакомпании)
10. Анализ характеристик и прогнозирование рынка воздушных перевозок (на примере одного из страновых рынков)
11. Краткосрочное и долгосрочное равновесие на конкурентных типах рынков авиатранспортной продукции.
12. Долгосрочное равновесие аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии
13. Системы ценообразования авиакомпании и аэропорта.
14. Цели и задачи системы управления себестоимостью. Факторы, влияющие на эксплуатационные расходы авиакомпании.
15. Система финансового планирования, управления издержками авиакомпании
16. Показатели конкурентоспособности. Использование экспертных методов оценки показателей конкурентоспособности авиакомпании.
18. Процесс генерального планирования аэропорта, цели и задачи. Предплановая координация
19. Организация генерального планирования аэропорта. Финансовое планирование.
20. Источники инвестиций авиакомпании и аэропорта. Планирование инвестиций
21. Многоэлементная система финансирования предприятий. Долевое и долговое финансирование
22. Сравнительный анализ систем управления структурой капитала авиакомпаний.
23. Оценка эффективности инвестиций авиапредприятий (на примере конкретного авиапредприятия)

9.4 Контрольные вопросы для проведения входного контроля остаточных знаний по обеспечивающим дисциплинам

1. Центральная формула менеджмента.
2. Формирование чистой прибыли предприятия.
3. Основные летно-технические характеристики воздушных судов (ВС), графики зависимости коммерческой загрузки ВС от дальности полета
4. Классификация аэродромов и аэропортов

9.5 Описание показателей и критериев оценивания компетенций на различных этапах их формирования, описание шкал оценивания

| Критерии | Этапы формирования компетенций | Показатели оценивания компетенций |
|---|--------------------------------|---|
| <i>Обладание креативным мышлением, способностью к самостоятельному анализу ситуации, формализации проблемы, планированию, принятию и реализации решения в условиях неопределенности и дефицита времени (ОК-10).</i> | | |
| <p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> -структуру плана маркетинга авиапредприятий; -систему оперативного планирования и управления коммерческой деятельностью авиапредприятий; -показатели производительности авиапредприятий; -показатели регулярности авиакомпании и главного оператора аэропорта. | 1 этап формирования | <p>Называет назначение плана маркетинга.</p> <p>Называет структурные блоки системы оперативного планирования и управления коммерческой деятельностью.</p> |
| | 2 этап формирования | <p>Называет показатели производительности авиакомпании и главного оператора аэропорта.</p> <p>Называет показатели регулярности авиакомпании и главного оператора аэропорта.</p> |
| <p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> -использовать план маркетинга в качестве инструмента управления; -разрабатывать план движения ВС авиакомпании по ВЛ; -разрабатывать производственную программу главного оператора аэро- | 1 этап формирования | <p>Участвует в разработке плана движения ВС авиакомпании по ВЛ с учетом плановых показателей маркетинга.</p> <p>Участвует в разработке производственной программы главного оператора аэропорта с учетом плановых показателей произво-</p> |

| Критерии | Этапы формирования компетенций | Показатели оценивания компетенций |
|--|--------------------------------|--|
| <p>порта;</p> <p>-разрабатывать суточный план полетов ВС.</p> | | длительности. |
| | 2этап формирования | Участвует в формировании суточного плана полетов на основе данных плана движения ВС. |
| <p>Владеет:</p> <p>-навыками оперативного планирования и управления коммерческой деятельностью авиапредприятий;</p> <p>-навыками анализа показателей производительности;</p> <p>-навыками контроля регулярности полетов ВС.</p> | 1этап формирования | Применяет план движения ВС авиакомпании по ВЛ, производственную программу главного оператора аэропорта для решения задач оперативного планирования и управления. |
| | 2этап формирования | Составляет таблицу анализа динамики производительности ВС и персонала. Осуществляет контроль ТГО ВС и рассчитывает показатели регулярности авиапредприятия по форме 30-ГА. |
| <p><i>Способность к анализу социально значимых процессов и явлений, к использованию на практике основных положений и методов социальных, гуманитарных и экономических наук при решении социальных и профессиональных задач, к ответственному участию в общественно-политической жизни (ОК-14).</i></p> | | |
| <p>Знает:</p> <p>-систему регулирования отношений собственности авиапредприятий РФ;</p> <p>-формы владения и управления аэропортами мира и РФ;</p> <p>-проблемы развития сети аэропортов РФ;</p> <p>-опыт стран мира и используемые механизмы развития сети аэропортов.</p> | 1 этап формирования | <p>Называет формы собственности и организационно-правовые формы авиапредприятий РФ.</p> <p>Называет формы владения и управления аэропортами РФ, в том числе особенности процесса допуска частного капитала к управлению аэропортами мира и РФ с учетом рекомендаций ИКАО (Doc 9980).</p> |
| | 2 этап формирования | Формулирует основные проблемы развития сети аэропортов РФ. |

| Критерии | Этапы формирования компетенций | Показатели оценивания компетенций |
|---|--------------------------------|--|
| <p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> -выполнять анализ нормативных документов, регулирующих отношения собственности авиапредприятий РФ; -выполнять сравнительный анализ обеспеченности населения стран мира аэропортами и состояния аэропортовой сети; -формулировать основные проблемы развития сети аэропортов РФ и предложения по их решению. | 1 этап формирования | <p>Использует государственные реестры авиапредприятий РФ для анализа их форм собственности и организационно-правовых форм.</p> <p>Осуществляет отбор показателей сравнительного анализа обеспеченности населения стран мира аэропортами и состояния аэропортовой сети.</p> |
| | 2 этап формирования | Обосновывает использование механизмов ГЧП и концессий для решения задач развития сети аэропортов РФ. |
| <p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> -навыками сравнительного анализа обеспеченности населения стран мира аэропортами и состояния аэропортовой сети; -навыками анализа используемых схем и механизмов ГЧП для решения задач развития аэропортов; -навыками анализа практики использования концессий. | 1 этап формирования | Рассчитывает показатели таблицы сравнительного анализа обеспеченности населения стран мира аэропортами и состояния аэропортовой сети. |
| | 2 этап формирования | Предлагает организационные схемы использования механизмов ГЧП и концессий для решения задач развития выбранного аэропорта РФ. |
| <p><i>Способность ориентироваться в базовых положениях экономической теории, применять их с учетом особенностей рыночной экономики, самостоятельно вести поиск работы на рынке труда (ПК-1).</i></p> | | |

| Критерии | Этапы формирования компетенций | Показатели оценивания компетенций |
|---|--------------------------------|--|
| <p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> -двойственность природы авиапредприятия; -последовательность и принципы исследования авиапредприятия как БОТС; -специфические особенности и проблемы функционирования авиапредприятия как сложной социально-экономической системы на рынках воздушных перевозок; -теорию монополии, применительно к рынку труда. | 1 этап формирования | <p>Называет основные факторы, определяющие двойственность природы авиапредприятия.</p> <p>Называет принципы исследования авиапредприятия как БОТС.</p> <p>Формулирует специфические особенности функционирования авиапредприятия как сложной социально-экономической системы на рынках воздушных перевозок различных структур и типов.</p> <p>Называет основные положения теории монополии, применительно к рынку труда.</p> |
| | 2 этап формирования | |
| <p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> -анализировать тип и структуру рынков (сегментов) воздушных перевозок; -определять положение авиапредприятия на рынке; -анализировать рынок труда авиационного персонала. | 1 этап формирования | <p>Обосновывает набор показателей, характеризующих тип и структуру рынков (сегментов) воздушных перевозок.</p> <p>Обосновывает набор показателей, характеризующих положение авиапредприятия на рынках (сегментах).</p> |
| | 2 этап формирования | <p>Обосновывает набор показателей, характеризующих тип и структуру рынка труда авиационного персонала.</p> |
| <p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> -навыками системного анализа авиапредприятий с учетом двойственности их | 1 этап формирования | <p>Заполняет матрицы BCG и SWOT-анализа выбранного авиапредприятия.</p> |

| Критерии | Этапы формирования компетенций | Показатели оценивания компетенций |
|---|--------------------------------|---|
| <p>природы;</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками анализа функционирования авиапредприятия как сложной социально-экономической системы на рынках воздушных перевозок различных структур и типов; –навыками анализа рынка труда авиационного персонала | 2 этап формирования | <p>Разрабатывает таблицу анализа показателей функционирования выбранного авиапредприятия на рынках воздушных перевозок с построением диаграмм равновесия. Строит диаграммы движения персонала и динамики производительности труда выбранного авиапредприятия.</p> |
| <p><i>Способность и готовность использовать методы микро - и макроэкономики при решении профессиональных задач (ПК-3).</i></p> | | |
| <p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> –показатели и методы оценки воздействия макроэкономической среды на функционирование мировой и национальных систем воздушного транспорта; –экономические основы поведения авиапредприятий на рынках воздушных перевозок различной структуры; –показатели и методы оценки конкурентной среды отрасли; –методы решения задачи формирования рациональных структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании. | 1 этап формирования | <p>Обосновывает набор основных макроэкономических показателей, оказывающих воздействие на функционирование мировой и национальных систем воздушного транспорта.</p> <p>Определяет структуру рынков воздушных перевозок и специфические особенности экономического поведения на них авиапредприятий.</p> |
| | 2 этап формирования | <p>Называет показатели и методы оценки конкурентной среды отрасли.</p> <p>Называет методы решения задачи формирования рациональных структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании.</p> |
| <p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> –выполнять исследование и прогнозирование рынка АТП авиакомпании в зависимости от динамики макроэкономических пока- | 1 этап формирования | <p>Решает задачи получения функциональных зависимостей динамики рынка АТП от динамики ВВП страны по ППС.</p> <p>Формирует матрицу вели-</p> |

| Критерии | Этапы формирования компетенций | Показатели оценивания компетенций |
|--|--------------------------------|---|
| <p>зателей мира и страны;</p> <ul style="list-style-type: none"> –осуществлять анализ конкурентной среды отрасли; –проводить анализ рыночных и специфических рисков для принятия управленческих решений, в том числе при решении задачи формирования рациональной структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании. | | чин CR и НИИ для сегментов мирового (странового) рынка воздушных перевозок. |
| | 2 этап формирования | <p>Обосновывает набор основных макроэкономических показателей, оказывающих воздействие на функционирование мировой и национальных систем воздушного транспорта.</p> <p>Определяет структуру рынков воздушных перевозок и специфические особенности экономического поведения на них авиапредприятий.</p> |
| <p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками исследования и анализа конкурентной среды отрасли; –навыками прогнозирования рынка АТП авиакомпании; –навыками анализа рыночных и специфических рисков для принятия управленческих решений. | 1 этап формирования | <p>Разрабатывает таблицу анализа конкурентной среды отрасли для функционирования выбранной авиакомпании.</p> <p>Разрабатывает таблицу прогнозных показателей рынка АТП выбранной авиакомпании.</p> |
| | 2 этап формирования | <p>Разрабатывает матрицу рыночных и специфических рисков процесса формирования рациональных структуры парка ВС и сети ВЛ выбранной авиакомпании.</p> |
| <p><i>Способность и готовность к подготовке данных для принятия решений при управлении транспортными системами в различных условиях, проведению анализа эффективности функционирования транспортных систем (ПК-35).</i></p> | | |

| Критерии | Этапы формирования компетенций | Показатели оценивания компетенций |
|---|--------------------------------|--|
| <p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> –методы синтеза комплексной модели авиакомпании; –модели структур хозяйственного механизма (системы управления) авиакомпании и главного оператора аэропорта; –методы организационного проектирования авиапредприятий. | 1 этап формирования | Обосновывает использование совокупности принципов системного анализа для построения моделей предприятий воздушного транспорта. |
| | 2 этап формирования | Называет основные методы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий. |
| <p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> –использовать методы организационного проектирования для разработки реальных структур управления авиапредприятий; –осуществлять распределение полномочий и ответственности на основе их делегирования. | 1 этап формирования | Формирует матрицу сравнительного анализа организационных структур и структур управления авиапредприятий. |
| | 2 этап формирования | Формирует матрицу сравнительного анализа реальных органограмм авиапредприятий. |
| <p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками организационного проектирования авиапредприятий; –навыками организации и координации взаимодействия между людьми в условиях организационных изменений. | 1 этап формирования | Разрабатывает предложения по изменению организационной структуры и структуры управления выбранного авиапредприятия. |
| | 2 этап формирования | Осуществляет корректировку органограммы выбранного авиапредприятия в условиях организационных изменений. |
| <i>Способность и готовность определять финансовые результаты производственно-хозяйственной деятельности авиационных предприятий (ПК-38).</i> | | |
| <p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> –методы выбора финансовой стратегии авиапредприятия в качестве функциональной; –систему и основные методы финансового плани- | 1 этап формирования | Объясняет необходимость использования методов выбора финансовой стратегии авиапредприятия в качестве функциональной. Определяет набор методов финансового планирования |

| Критерии | Этапы формирования компетенций | Показатели оценивания компетенций |
|---|--------------------------------|---|
| <p>рования и управления расходами авиапредприятий на мировых рынках воздушных перевозок;</p> <p>–систему и основные методы финансового планирования и управления инвестициями авиапредприятий на мировых рынках воздушных судов;</p> <p>–основные методы управления структурой капитала и формирования дивидендной политики авиакомпании.</p> | | и управления расходами авиакомпаний на мировых рынках воздушных перевозок. |
| | 2 этап формирования | Называет основные методы управления структурой капитала и формирования дивидендной политики авиакомпании. |
| <p>Умеет:</p> <p>–использовать методы финансового планирования и управления расходами авиапредприятий;</p> <p>–использовать методы финансового планирования и управления инвестициями авиапредприятий;</p> <p>–использовать методы управления структурой капитала авиакомпании и формирования дивидендной политики.</p> | 1 этап формирования | Разрабатывает финансовый план и бюджет выбранного авиапредприятия. |
| | 2 этап формирования | <p>Разрабатывает программу и график инвестиций авиапредприятия.</p> <p>Выполняет анализ структуры капитала и предлагает оптимальную для выбранной авиакомпании.</p> <p>Выполняет анализ дивидендной политики и разрабатывает проект управленческого решения для выбранной авиакомпании.</p> |
| <p>Владеет:</p> <p>–навыками анализа финансовой отчетности авиапредприятий, принятия обоснованных инвестиционных, кредитных и финансовых решений;</p> <p>–навыками финансового планирования и прогнозирования;</p> <p>–навыками оценки инве-</p> | 1 этап формирования | Решает задачи анализа финансовой отчетности подготовки и обоснования инвестиционных, кредитных и финансовых решений авиапредприятий. |
| | 2 этап формирования | Разрабатывает план-прогноз финансовых показателей выбранного авиапредприятия с использованием программного обеспечения |

| Критерии | Этапы формирования компетенций | Показатели оценивания компетенций |
|---|--------------------------------|--|
| <p>стиционных проектов авиапредприятий при различных условиях инвестирования и финансирования.</p> | | <p>кафедры. Осуществляет оценку экономической эффективности инвестиционных проектов выбранного авиапредприятия при различных условиях инвестирования и финансирования в форме таблицы.</p> |
| <p><i>Способность и готовность определять эффективность технико-технологических, организационных и управленческих мероприятий и решений (ПК-39).</i></p> | | |
| <p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> –организацию систем стратегического планирования авиакомпании и главного оператора аэропорта; –методы управленческого обследования авиапредприятий; –методы выбора генеральной и функциональных стратегий авиапредприятия; –методы ликвидации стратегического разрыва. | <p>1 этап формирования</p> | <p>Объясняет последовательность разработки блок-схемы организационного стратегического планирования авиакомпании и главного оператора аэропорта. Определяет алгоритм и основные формы отчетности для управленческого обследования авиапредприятий.</p> |
| | <p>2 этап формирования</p> | <p>Определяет алгоритм выбора генеральной и функциональных стратегий авиапредприятия. Определяет алгоритм ликвидации стратегического разрыва авиапредприятия.</p> |
| <p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> –выполнять анализ типов, конъюнктуры и показателей концентрации рынков воздушных перевозок; –выполнять управленческое обследование авиапредприятий; –выполнять сравнитель- | <p>1 этап формирования</p> | <p>Формирует матрицу анализа типов и конъюнктуры рынков воздушных перевозок. Разрабатывает таблицу расчетных показателей концентрации рынков (сегментов) воздушных перевозок.</p> |
| | <p>2 этап формирования</p> | <p>Формирует матрицу срав-</p> |

| Критерии | Этапы формирования компетенций | Показатели оценивания компетенций |
|---|--------------------------------|---|
| <p>ный анализ показателей эффективности управления и конкурентоспособности авиапредприятий, оценивать их динамику;</p> <p>–формулировать цели и задачи авиапредприятия.</p> | вания | <p>нительного анализа показателей эффективности управления и конкурентоспособности авиапредприятий, оценки их динамики.</p> <p>Определяет систему целей и задач авиапредприятия.</p> |
| <p>Владеет:</p> <p>–навыками управленческого обследования авиапредприятий;</p> <p>–навыками сравнительного анализа показателей эффективности управления и конкурентоспособности авиапредприятий;</p> <p>–навыками формулирования целей и задач авиапредприятия;</p> <p>–навыками организации системы стратегического планирования авиакомпаний.</p> | 1 этап формирования | <p>Разрабатывает таблицу управленческого обследования выбранного авиапредприятия с выявлением и формулированием проблем его функционирования.</p> <p>Формирует таблицу показателей эффективности управления и конкурентоспособности выбранного авиапредприятия.</p> |
| | 2 этап формирования | <p>Разрабатывает блок-схему системы стратегического планирования с формулировкой целей и задач выбранного авиапредприятия.</p> |

9.5.1 Описание шкал оценивания

Шкала оценивания курсовой работы показана в таблице.

| Наименование этапа выполнения курсового проекта | Максимальное количество баллов | Шкала оценивания |
|---|--------------------------------|--|
| Этап 1. Выдача задания на курсовой проект | – | – |
| Этап 2. Введение | 10 | 0,5 балла снимается за ошибку в расчете показателя, 1 балл снимается за отсутствие расчетного показателя |
| Этап 3. Глава 1. Теоретические и методические основы рассматриваемой проблемы | 5 | |

| | | |
|---|--|--|
| Этап 4. Глава 2. Анализ и оценка рассматриваемой проблемы на конкретном авиапредприятии | 30 | теля, 0,5 балла снимается за отсутствие вывода, 0,3 балла снимается за некорректный вывод, 0,2 балла снимается за неполный вывод, 0,2 балла снимается за допущенные грамматические ошибки. |
| Этап 5. Глава 3. Разработка и обоснование рекомендаций и мероприятий по решению рассматриваемой проблемы на авиапредприятии | 5 | |
| Этап 6. Заключение | 10 | 0,1 балла снимается за ошибку в значениях показателей, 0,3 снимается за неполную информацию, 0,2 снимается за допущенные грамматические ошибки. |
| Этап 7. Оформление курсового проекта | 5 | 1-3 балла снимаются за небрежность оформления текста, 1-2 балла снимаются за небрежность оформления использованных источников |
| Этап 8. Представление к защите курсового проекта | 5 | За каждый просроченный день по неуважительной причине снимается 0,5 балла. |
| Итого выполнение курсового проекта | 70 | |
| Защита курсового проекта | 30 | 5 баллов – исследовательский характер; 5 баллов – актуальность работы; 10 баллов – ответы на вопросы четкие, ясные и полные; 5 баллов – системная интерпретация полученных в курсовой работе результатов; 5 баллов – грамотное ведение полемики. |
| Всего по курсовому проекту | 100 | |
| Перевод баллов БРС в оценку по «академической» шкале | | |
| Количество баллов по БРС | Оценка (по «академической» шкале) | |
| 90 и более | 5 – «отлично» | |

| | |
|----------|---------------------------|
| 75÷89 | 4 – «хорошо» |
| 60÷74 | 3 – «удовлетворительно» |
| менее 60 | 2 – «неудовлетворительно» |

Характеристики других шкал оценивания приведены ниже.

1. Максимальное количество баллов за экзамен – 30. Минимальное (зачетное) количество баллов («экзамен сдан») – 15 баллов.

2. При наборе менее 15 баллов – экзамен не сдан по причине недостаточного уровня знаний.

3. Экзаменационная оценка выставляется как сумма набранных баллов за ответы на вопросы билета и за решение задачи.

4. Ответы на вопросы билета оцениваются следующим образом:

– *1 балл*: отсутствие продемонстрированных знаний и компетенций в рамках образовательного стандарта (нет ответа на вопрос) или отказ от ответа;

– *2 балла*: нет удовлетворительного ответа на вопрос, демонстрация фрагментарных знаний в рамках образовательного стандарта, незнание лекционного материала;

– *3 балла*: нет удовлетворительного ответа на вопрос, много наводящих вопросов, отсутствие ответов по основным положениям вопроса, незнание лекционного материала;

– *4 балла*: ответ удовлетворительный, оценивается как минимально необходимые знания по вопросу, при этом показано хотя бы минимальное знание всех разделов вопроса в пределах лекционного материала. При этом студент демонстрируется достаточный объем знаний в рамках образовательного стандарта;

– *5 баллов*: ответ удовлетворительный, достаточные знания в объеме учебной программы, ориентированные на воспроизведение; использование научной (технической) терминологии, стилистически грамотное, логически правильное изложение ответа на вопросы, умение делать выводы;

– *6 баллов*: ответ удовлетворительный, студент достаточно ориентируется в основных аспектах вопроса, студент демонстрирует полные и систематизированные знания в объеме учебной программы;

– *7 баллов*: ответ хороший (достаточное знание материала), но требовались наводящие вопросы, студент демонстрирует систематизированные, глубокие и полные знания по всем разделам учебной программы;

– *8 баллов*: ответ хороший, ответом достаточно охвачены все разделы вопроса, единичные наводящие вопросы; студент демонстрирует способность самостоятельно решать сложные проблемы в рамках учебной программы;

– *9 баллов*: систематизированные, глубокие и полные знания по всем разделам учебной программы; студент демонстрирует способность самостоя-

тельно и творчески решать сложные проблемы в нестандартной ситуации в рамках учебной программы;

– *10 баллов*: ответ на вопрос полный, не было необходимости в дополнительных (наводящих вопросах); студент демонстрирует систематизированные, глубокие и полные знания по всем разделам учебной программы, а также по основным вопросам, выходящим за ее пределы.

5. Решение задачи оценивается так:

– *10 баллов*: задание выполнено на 91-100 %, решение и ответ аккуратно оформлены, выводы обоснованы, дана правильная и полная интерпретация выводов, студент аргументированно обосновывает свою точку зрения, уверенно и правильно отвечает на вопросы преподавателя;

– *9 баллов*: задание выполнено на 86-90 %, решение и ответ аккуратно оформлены, выводы обоснованы, дана правильная и полная интерпретация выводов, студент аргументированно обосновывает свою точку зрения, правильно отвечает на вопросы преподавателя;

– *8 баллов*: задание выполнено на 81-85 %, ход решения правильный, незначительные погрешности в оформлении; правильная, но не полная интерпретация выводов, студент дает правильные, но не полные ответы на вопросы преподавателя, испытывает некоторые затруднения в интерпретации полученных выводов;

– *7 баллов*: задание выполнено на 74-80 %, ход решения правильный, значительные погрешности в оформлении; правильная, но не полная интерпретация выводов, студент дает правильные, но не полные ответы на вопросы преподавателя, испытывает определенные затруднения в интерпретации полученных выводов;

– *6 баллов*: задание выполнено 66-75 %, подход к решению правильный, есть ошибки, оформление с незначительными погрешностями, неполная интерпретация выводов, не все ответы на вопросы преподавателя правильные, не способен интерпретировать полученные выводы;

– *5 баллов*: задание выполнено на 60-65 %, подход к решению правильный, есть ошибки, значительные погрешности при оформлении, не полная интерпретация выводов, не все ответы на вопросы преподавателя правильные, не способен интерпретировать полученные выводы;

– *4 балла*: задание выполнено на 55-59 %, подход к решению правильный, есть ошибки, значительные погрешности при оформлении, не полная интерпретация выводов, не все ответы на вопросы преподавателя правильные, не способен интерпретировать полученные выводы;

– *3 балла*: задание выполнено на 41-54 %, решение содержит грубые ошибки, неаккуратное оформление работы, неправильная интерпретация выводов, студент дает неправильные ответы на вопросы преподавателя;

– *2 балла*: задание выполнено на 20-40 %, решение содержит грубые ошибки, неаккуратное оформление работы, выводы отсутствуют; не может прокомментировать ход решения задачи, дает неправильные ответы на вопросы преподавателя;

– 1 балл: задание выполнено не менее, чем на 20 %, решение содержит грубые ошибки, студент не может прокомментировать ход решения задачи, не способен сформулировать выводы по работе.

9.6 Типовые контрольные задания для проведения текущего контроля и промежуточной аттестации по итогам обучения по дисциплине

9.6.1 Примерный перечень контрольных вопросов для проведения устного опроса

1. Большая организационно-техническая система (БОТС) – определение, основные свойства

2. Основные принципы системного анализа

1. Определение и классификация авиапредприятий РФ

2. Основные методы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий

3. Назначение хозяйственного механизма авиапредприятий

4. Назначение каждой из подсистем хозяйственного механизма авиакомпании.

5. Назначение каждой из подсистем хозяйственного механизма главного оператора аэропорта.

6. Основные методы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий

7. Задачи системы транспортного обеспечения авиаперевозок.

8. Метод SWOT-анализа

9. Метод PEST-анализа

10. Принцип А. Чандлера.

11. Критерии оптимальности ВЛ.

12. Коммерческие права на осуществление авиаперевозок ("свободы воз-духа").

13. Определение возможности эксплуатации расчетного типа ВС на аэродроме по методу классификационных чисел.

14. На какие вопросы менеджмента должен отвечать план маркетинга авиакомпании?

15. Целевая функция математической модели процесса формирования оптимальной структуры парка ВС авиакомпании

16. Показатели производительности ВС.

17. Показатели регулярности авиакомпании и главного оператора аэропорта.

18. Стратегия экономического поведения авиакомпании на рынке услуг по ТО и Р.

19. Структура и основные тенденции развития мирового рынка авиатранспортной продукции (АТП).

20. Объем транспортной работы и доходная ставка, максимизирующие эксплуатационную прибыль авиакомпании на рынках совершенной и несовершенной конкуренции

9.6.2 Примерный перечень тем для докладов

1. Цели, задачи и структура системы транспортного обеспечения авиаперевозок авиакомпании
2. Система стратегического планирования авиакомпании
3. Система стратегического планирования главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии
4. Типы генеральных стратегий авиакомпаний
5. Типы генеральных стратегий главных операторов аэропорта
6. Функциональные стратегии авиакомпании
7. Функциональные стратегии главных операторов аэропортов
8. Показатели эффективности управления авиапредприятий
9. Зависимость показателей эффективности управления авиапредприятий от макроэкономических показателей мира и РФ
10. Стратегический разрыв, методы ликвидации стратегического разрыва.
11. Управленческое обследование авиапредприятия. Метод SWOT-анализа.
12. Оценка реализации генеральной стратегии, критерии оценки эффективности реализации
13. Краткосрочное равновесие на конкурентных типах рынков авиатранспортной продукции
14. Долгосрочное равновесие главного оператора аэропорта
15. Эффективная ценовая стратегия авиакомпании. Модель А. Лернера.
16. Ценообразование главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии

9.6.3 Примерный перечень ситуационных задач (кейсов) для разбора конкретных ситуаций (РКС)

Практическое занятие по темам № 4,5,6. Кейс «Стратегическое планирование авиакомпании»

1. В таблицах 1 и 2 представлен анализ основных показателей производственной и финансово-экономической деятельности авиакомпании «Эйр Астана» за 2012-2015 годы.

Необходимо предложить генеральную и набор функциональных стратегий развития авиапредприятия на 2016-2021 годы.

Анализ основных производственных показателей АО «Эйр Астана» за 2012-2015 годы

| № п/п | Наименование показателя | Единицы измерения | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2015/2012 (%) |
|-------|--------------------------------------|-------------------|------|-------|-------|-------|---------------|
| 1 | Перевезено пассажиров | млн. чел. | 3,68 | 3,77 | 3,86 | 3,75 | 101,9 |
| 2 | <i>ВВЛ</i> | млн. чел. | 2,12 | 2,18 | 2,28 | 2,09 | 98,6 |
| 3 | <i>МВЛ</i> | млн. чел. | 1,56 | 1,59 | 1,58 | 1,66 | 106,4 |
| 5 | Выполненный пассажирооборот | млрд. пасс. км. | 7,45 | 7,55 | 7,78 | 7,81 | 104,8 |
| 6 | <i>ВВЛ</i> | млрд. пасс. км | 2,52 | 2,57 | 2,77 | 2,55 | 101,2 |
| 7 | <i>МВЛ</i> | млрд. пасс. км | 4,93 | 4,98 | 5,01 | 5,26 | 106,7 |
| 8 | Предельный пассажирооборот | млрд. кресло- км | 11,4 | 11,67 | 12,41 | 12,72 | 111,6 |
| 9 | <i>ВВЛ</i> | млрд. пасс. км | 3,55 | 3,71 | 4,17 | 3,95 | 111,3 |
| 10 | <i>МВЛ</i> | млрд. пасс. км | 7,85 | 7,96 | 8,24 | 8,76 | 111,6 |
| 11 | Груз, почта и сверхнормативный багаж | тыс. тонн | 23,8 | 19 | 16,6 | 16,6 | 69,7 |
| 12 | Выполненный тонно-километраж | млн. ткм | 753 | 748 | 762 | 767 | 101,9 |
| 13 | Коэффициент коммерческой загрузки | % | 65 | 65 | 63 | 61 | -4,0 |
| 14 | <i>ВВЛ</i> | % | 71 | 69 | 66 | 65 | -6,0 |
| 15 | <i>МВЛ</i> | % | 63 | 63 | 61 | 60 | -3,0 |

Таблица 2

Анализ основных финансово экономических показателей АО «Эйр Астана» в
2012-2015 годах

| № п/п | Наименование показателя | Ед. изм. | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2015/ 2012 (%) |
|-------|---|----------|-------|-------|-------|-------|----------------------|
| 1 | Доходы | млрд тг. | 147,8 | 167,2 | 163,2 | 212,2 | 143,6 |
| 2 | Операционные расходы | млрд тг. | 136,1 | 149,8 | 158,5 | 199,1 | 146,3 |
| 3 | Операционная прибыль | млрд тг. | 10,3 | 17,4 | 4,7 | 12,2 | 118,4 |
| 4 | Рентабельность продаж | % | 7,5 | 10,5 | 2,9 | 6,1 | -1,4 |
| 4 | Сальдо внереализационных доходов и расходов | млрд тг. | -1,1 | -12,9 | 8,3 | -23,6 | -2045,5 |
| 5 | Прибыль до налогообложения | млрд тг. | 9,87 | 4,9 | 13,24 | -10,9 | -210,4 |
| 6 | Налог на прибыль | млрд тг. | 2,2 | 1,4 | 2,8 | - | - |
| 7 | Чистая прибыль за год | млрд тг. | 7,67 | 3,5 | 10,44 | -12,1 | -257,8 |

Практическое занятие по теме № 7. Кейс «Стратегия коммерческой эксплуатации ВЛ с учетом имеющихся эксплуатационных ограничений»

2. В таблицах 1 и 2 представлены эксплуатационно-технические характеристики международных аэропортов «Санкт-Петербург», «Иркутск», «Шанхай» (Пудун), на рисунках 1 и 2 ортодромические расстояния между ними.

Необходимо предложить стратегию коммерческой эксплуатации данной МВЛ с выбором рационального типа ВС ПАО «Аэрофлот» и с учетом имеющихся эксплуатационных ограничений.

Таблица 1

Эксплуатационно-технические характеристики международных аэропортов
«Санкт-Петербург» и «Иркутск»

| № п/п | Наименование характеристики | Международный аэропорт «Санкт-Петербург» | Международный аэропорт «Иркутск» |
|-------|-----------------------------|--|----------------------------------|
| 1 | Код ИАТА | LED | ИКТ |

| № п/п | Наименование характеристики | Международный аэропорт «Санкт-Петербург» | Международный аэропорт «Иркутск» |
|-------|--------------------------------------|--|--------------------------------------|
| 2 | Код ИКАО | ULLI | UIII |
| 3 | Внутренний код | ПЛК | ИКТ |
| 4 | Главный оператор | ООО"ВВСС" | ОАО "Международный аэропорт Иркутск" |
| 5 | ВПП | 1.10R/28L –3780x60м 2.10L/28R –3397x60м | 12/30 – 3565x45м |
| 6 | Классификационное число покрытия ВПП | 1. PCN 74/R/C/W/U 2. PCN 56/R/C/X/T | PCN 45/F/A/W/T |
| 7 | Класс аэродрома | А | Б |
| 8 | Время работы | круглосуточно | круглосуточно |
| 9 | Часовой пояс | UTC+3/+4 | UTC +8 |
| 10 | Метеоминимум | II категория ИКАО | I категория ИКАО |

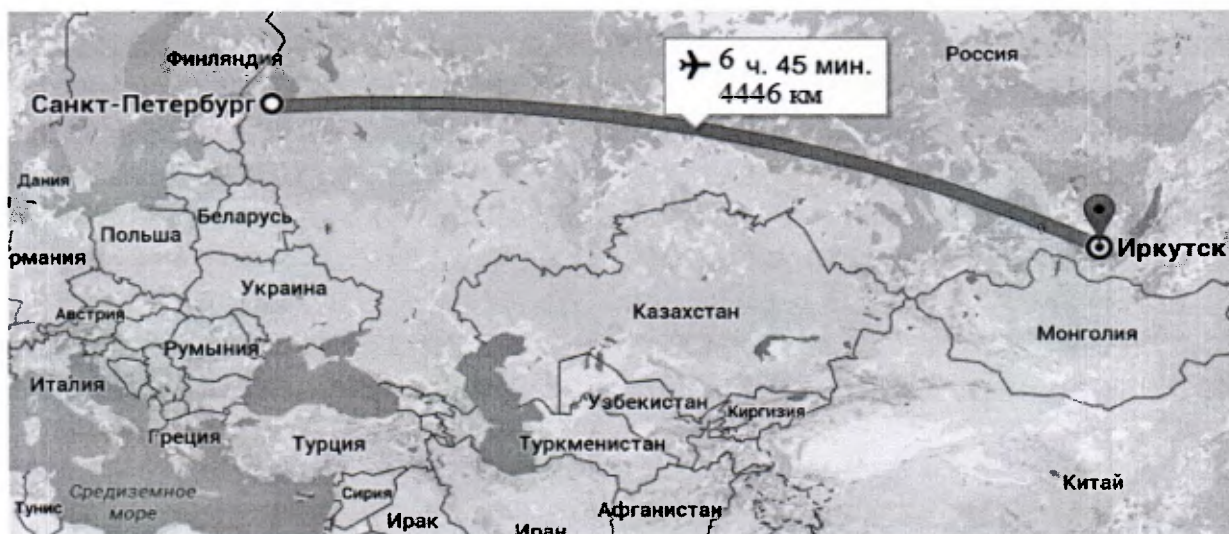


Рисунок 1 – Ортодромия LED – ИКТ

Таблица 2

Эксплуатационно-технические характеристики международного аэропорта «Пудун»

| № п/п | Наименование характеристики | Shanghai Pudong International Airport |
|-------|-----------------------------|---------------------------------------|
| 1 | Код ИАТА | PVG |
| 2 | Код ИКАО | ZSPD |
| 4 | Эксплуатант | Shanghai Airport Authority |

| № п/п | Наименование характеристики | Shanghai Pudong International Airport |
|-------|--------------------------------------|--|
| 5 | ВПП | 1.16R/34L – 3800 x 60м 2.16L/34R – 3800 x 60м 3.17R/35L – 3400 x 60м 4.17L/35R – 4000 X 60м |
| 6 | Классификационное число покрытия ВПП | 1. PCN 109/R/B/W/T 2. PCN 109/R/B/W/T 3. PCN 121/R/B/W/T 4. PCN 121/R/B/W/T |
| 7 | Класс аэродрома | 4F |
| 8 | Время работы | круглосуточно |
| 9 | Часовой пояс | UTC +8 |
| 10 | Метеоминимум | III A |

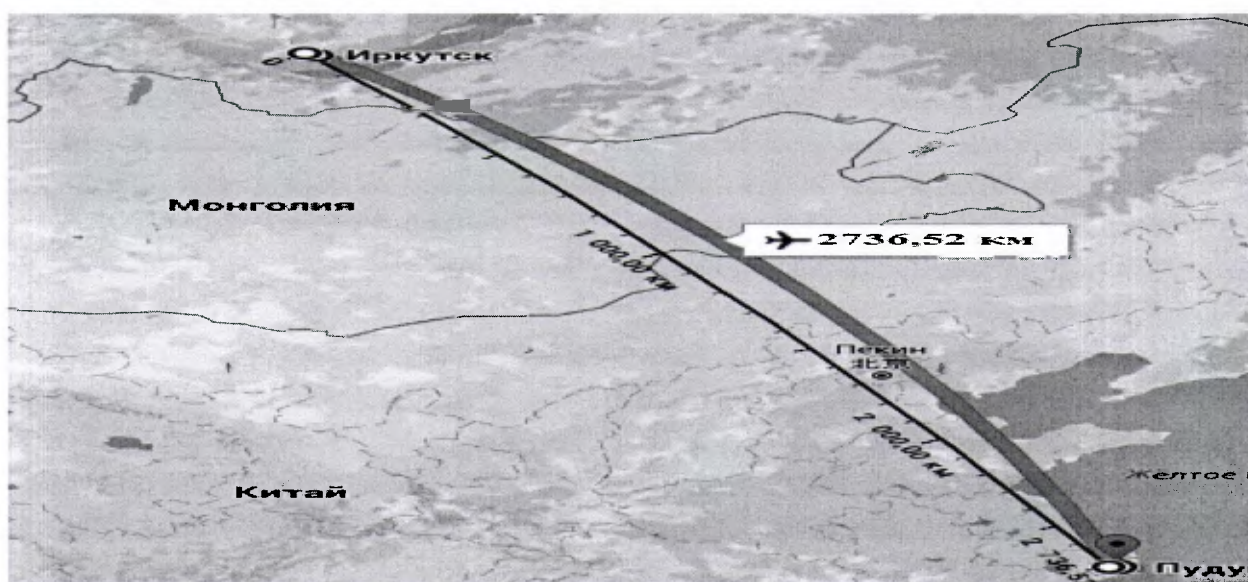


Рисунок 2 – Ортодромия ИКТ– PVG

Практическое занятие по темам № 8,9,11. Кейс «Стратегия повышения конкурентоспособности авиакомпании»

3. В таблицах 1 и 2 представлены показатели конкурентоспособности ПАО «Аэрофлот» и Группы компаний «Lufthansa за 2011-2013 годы, а также прогнозные показатели производственной деятельности ПАО «Аэрофлот» до 2019 года.

Необходимо предложить генеральную и набор функциональных стратегий повышения конкурентоспособности ПАО «Аэрофлот» на мировом рынке авиаперевозок в данном периоде.

Таблица 1

Показатели конкурентоспособности ПАО «Аэрофлот» и Группы компаний «Lufthansa»

| № п/п | Наименование показателя | Единицы измерения | ПАО «Аэрофлот» | | | Группа компаний «Lufthansa» | | |
|-------|-----------------------------|----------------------|----------------|------|------|-----------------------------|------|------|
| | | | 2013 | 2014 | 2015 | 2013 | 2014 | 2015 |
| 1 | Доходная ставка | цент/ пасс. км | 10,4 | 7,8 | 8,5 | 18,2 | 18,6 | 17,4 |
| 2 | Расходная ставка | цент/ пасс. км | 8,3 | 6,8 | 7,4 | 17,8 | 18,9 | 15,8 |
| 3 | Среднесписочное число ВС | ед. | 143 | 155 | 170 | 622 | 615 | 600 |
| 4 | Налет часов ВС | тыс. час | 509 | 555 | 595 | 3627 | 3455 | 3781 |
| 5 | Среднесуточный налет ВС | час/ ВС в сутки | 9,8 | 9,8 | 9,6 | 16,0 | 15,4 | 17,3 |
| 6 | Пассажирооборот выполненный | млрд. пасс. км | 60 | 67 | 74 | 214 | 209 | 202 |

Таблица 2

Прогнозные показатели производственно-хозяйственной деятельности (ПХД) ПАО «Аэрофлот» до 2021 года

| № п/п | Наименование показателя | Единицы измерения | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-------|-----------------------------------|--------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | Перевозка пассажиров | млн. чел. | 26,1 | 30,4 | 33,7 | 37,3 | 41,0 | 45,0 |
| 2 | Выполненный пассажирооборот | млрд. пасс км | 74,1 | 84,0 | 93,1 | 102,7 | 112,9 | 123,8 |
| 3 | Предельный пассажирооборот | млрд. кресло-км | 93,5 | 106,1 | 117,3 | 129,1 | 141,6 | 155,0 |
| 4 | Коэффициент пассажирской загрузки | % | 79,3 | 79,5 | 79,8 | 80,2 | 80,6 | 80,9 |

Практическое занятие по теме № 12. Кейс «Система ценообразования главного оператора аэропорта»

4. Выполнить сравнительный анализ величин ставок посадочных сборов 10 основных аэропортов РФ и Канады в 2011-2015 годах и рассчитать их средневзвешенные величины за каждый год.

9.6.4 Содержание тестов для текущего контроля

1.Авиатранспортное предприятие, это: 1) авиакомпания; 2) главный оператор аэропорта; 3) оба типа предприятий

2.По виду операций авиакомпании классифицируются на: 1) регулярные;2) чартерные;3) частные

3.Решение проблемы синтеза комплексной модели авиатранспортного предприятия предполагает последовательное выполнение трех основных этапов. Выделите их: 1) системный анализ; 2) системное моделирование; 3) системное управление; 4) системная ориентация

4.Комплексная модель функционирования авиакомпании, включает в себя в качестве двух основных компонентов: 1) блок-схему взаимодействия разнородных потоков в процессе функционирования авиакомпании;2) вычислительный алгоритм имитационного моделирования, формализовано описывающий процесс формирования количественных значений всех взаимообусловленных показателей работы компании; 3) структуру воздушных линий авиакомпании

5.Показатели, рекомендованные ИКАО для использования в качестве существенных переменных состояния авиакомпании, как экономической системы, это: 1) рентабельность продаж; 2) чистая рентабельность продаж; 3) количество эксплуатируемых воздушных судов.

6.Под хозяйственным механизмом (системой управления) авиакомпании понимается: 1) механизм приведения в действие объективных законов рыночной экономики на данном предприятии; 2) совокупность организационных структур, структур и методов управления, технических средств их поддержки, конкретных форм хозяйствования и правовых норм, используемых авиапредприятиями в рыночной экономике; 3) система управления персоналом.

7.Выделите условие, при выполнении которого авиакомпания будет иметь оптимальный объем АТП, максимизирующий ее эксплуатационную прибыль на рынках несовершенной конкуренции.1) $K_{тл} = (A_0 - НДС)/Об$;2) $ВЕР = FC/P - AVC$; 3) $MR = MC$;

8.Система транспортного обеспечения перевозок авиакомпании (СТО) это:1) одна из четырех подсистем системы управления (хозяйственного механизма) авиакомпании; 2) одна из трех подсистем системы управления (хозяйственного механизма) авиакомпании; 3) подсистема обеспечения безопасности перевозок.

9. Стратегический план это: 1) набор корректируемых в зависимости от изменений внешней и внутренней среды действий и решений высшего менеджмента авиакомпании, предназначенных для достижения целей предприятия; 2) одна из подсистем системы управления (хозяйственного механизма) авиакомпании; 3) план мероприятий по набору персонала.

10. Формулировка миссии авиакомпании отражает: 1) круг удовлетворяемых потребностей; 2) характеристику продукции компании и ее конкурентных преимуществ; 3) перспективы роста бизнеса.

11. Цели авиапредприятия должны обладать следующими характерными свойствами: 1) конкретности и измеримости; 2) ориентированности во времени и фиксированности горизонта планирования; 3) достижимости; 4) всеми перечисленными свойствами.

12. Для решения задач стратегического планирования менеджментом авиакомпании, в первую очередь, осуществляется реализация следующих основных этапов: 1) формулирование и уточнение миссии авиапредприятия; 2) формулирование долгосрочных, среднесрочных, краткосрочных стратегических целей, удовлетворяющих требованиям собственника и высшего менеджмента авиакомпании; 3) разработка векторного показателя задач предприятия, как количественного выражения целей; 4) всех перечисленных этапов.

13. Темпы роста пассажирских перевозок воздушным транспортом связаны корреляционной зависимостью с: 1) количеством авиакомпаний в стране; 2) темпами роста ВВП страны; 3) темпами роста населения страны.

14. Управленческое обследование авиакомпании включает в себя следующие основные этапы анализа: 1) динамики объемных показателей авиакомпании; 2) динамики доли авиакомпании на рынках (сегментах) авиатранспортной продукции (АТП); 3) динамики темпов роста доходов и расходов авиакомпании; 4) структуры прибыли до налогообложения и ее динамики; 5) все перечисленные этапы.

15. Какой из видов анализа должен предшествовать SWOT- анализу: 1) PEST-анализ 2) TEST-анализ 3) ESTT-анализ

16. В практике стратегического планирования авиакомпаний, в качестве альтернативных, используются шесть типов генеральных стратегий. Выделите их: 1) предпринимательская стратегия; 2) стратегия динамического роста; 3) эксплуатационная стратегия; 4) стратегия сохранения достигнутого уровня прибыльности (ограниченного роста); 5) ликвидационная стратегия; 6) стратегия выживания; 7) стратегия обновления.

17. В практике стратегического планирования авиакомпаний, в качестве функциональных используются восемь стратегий. Выделите их. 1) институциональная; 2) коммерческая (маркетинга); 3) обновления; 4) транспортного обеспечения перевозок (производственная); 5) летная; 6) инновационная; 7) техническая; 8) информационных технологий (IT-стратегия); 9) финансовая; 10) инвестиционная; 11) управления персоналом.

18. Критерий эффективности управления авиакомпанией, используемый ИКАО, это: 1) отношение эксплуатационной прибыли (прибыли от продаж) к эксплуатационным доходам (выручке) в процентах; 2) рентабельность продаж; 3) отношение эксплуатационной прибыли (прибыли от продаж) к эксплуатационным расходам в процентах; 4) отношение эксплуатационных доходов к эксплуатационным расходам.

19. Фундаментальный принцип менеджмента (принцип А. Чандлера), это: 1) «Структура определяет стратегию, а никак не наоборот» 2) «Стратегия определяет структуру, а никак не наоборот».

20. Структуру управления авиакомпанией можно представить двумя уровнями управления. Выделите их. 1) стратегическое планирование и контроль; 2) экологическое планирование; 3) тактическое планирование и оперативное управление.

21. Система ТО и Р авиакомпании должна обеспечивать: 1) подготовку ВС к полету в соответствии с полетным заданием; 2) поддержание уровня безотказности изделий авиационной техники (АТ) обусловленного требованиями безопасности и регулярности полетов; 3) высокую коммерческую загрузку ВС; 4) минимальное время простоев ВС на ТОиР; 5) поддержание заданного уровня долговечности изделий АТ; 6) минимальные трудовые и материальные затраты на ТО и Р.

22. По целевому назначению и воздействию на техническое состояние ВС, все работы, выполняемые персоналом системы ТО и Р, подразделяются на три вида. Выделите их: 1) технологическое обслуживание; 2) поддержание и восстановление надежности; 3) контроль технического состояния; 4) летная эксплуатация ВС.

23. Решение задачи рациональной организации системы технического обслуживания воздушных судов авиакомпании предполагает решение двух взаимосвязанных задач. Выделите их: 1) выбора стратегии технической эксплуатации (СТЭ); 2) выбора воздушных линий; 3) обоснования наиболее предпочтительной стратегии экономического поведения авиакомпании на мировом рынке услуг по техническому обслуживанию и ремонту (ТО и Р) ВС.

24. Теоретически в конкурентной отрасли возможны четыре типа основных рыночных структур. Выделите их: 1) чистая (совершенная) конкуренция; 2) монополистическая конкуренция; 3) постоянная конкуренция; 4) олигополистическая конкуренция; 5) чистая монополия (монопсония).

25. Для решения практических вопросов технико-экономического анализа авиаперевозок, в соответствии с различными значениями коэффициентов CR и индексов НИИ принято выделять три типа рынков: 1) I тип при $70\% < CR-3 < 100\%$; $2000 < НИИ < 10000$; 2) II тип при $45\% < CR-3 < 70\%$; $1000 < НИИ < 2000$; 3) III тип при $CR-3 < 45\%$; $НИИ < 1000$. Какой из указанных типов рынков относится к рынкам умеренной концентрации?

26. Экспертные методы прогнозирования, в зависимости от характера работы экспертов, подразделяются на три основные группы. Выделите их. 1) индивидуальные; 2) коллективные; 3) комбинированные; 4) разовые.

27. Основными составляющими права доступа к рынку международных перевозок являются: 1) права на маршруты; 2) права на эксплуатацию; 3) права на перевозки, вытекающие из многосторонних и двусторонних соглашений о воздушном сообщении; 4) права на аэропорты.

28. Технические требования к гражданским аэродромам мира и их классификация регламентированы стандартами: 1) Приложения 15 ИКАО; 2) Приложения 16 ИКАО; 3) Приложения 14 ИКАО.

29. Эксплуатация искусственных покрытий аэродрома расчетным типом ВС осуществляется без ограничений MTOW по несущей способности, если: 1) $ACN \leq PCN$; 2) $ACN \geq PCN$.

30. Регулярность полетов ВСГА включает в себя два понятия: 1) регулярности отправок ВС; 2) регулярности посадок ВС; 3) регулярности выполнения рейсов; 4) регулярности задержек ВС.

9.6.5 Примерный перечень вопросов для промежуточной аттестации в форме экзамена (7 семестр)

1. Структура и основные показатели мирового рынка авиатранспортной продукции

2. Модель авиатранспортного предприятия как объекта управления

3. Назначение хозяйственного механизма авиапредприятий

4. Система управления (хозяйственный механизм) авиакомпании, блок – схема структуры, основные подсистемы.

5. Система управления (хозяйственный механизм) главного оператора аэропорта, блок – схема структуры, основные подсистемы.

6. Основные типы рынков воздушных перевозок

7. Конъюнктурообразующие показатели рынков воздушных перевозок

8. Основные методы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий

9. Назначение и структура подсистемы транспортного обеспечения хозяйственного механизма авиакомпании

10. Назначение и структура подсистемы аэропортовой деятельности хозяйственного механизма главного оператора аэропорта

11. Блок-схема организации процесса стратегического планирования авиакомпании

12. Основные принципы формирования структур управления.

13. Функциональная и дивизиональная модели формирования структур управления авиакомпаний

14. Блочный-целевой метод организационного проектирования структур управления авиакомпаний, принципиальная схема

15.Цели и задачи системы оптимизации структуры воздушных линий (ВЛ) авиакомпании.

16.Выбор определенного класса и типа ВС для коммерческой эксплуатации сети ВЛ авиакомпании. Критерии оптимальности ВЛ.

17.Эксплуатационные ограничения при решении задачи оптимизации ВЛ по наличию прав доступа на рынок воздушных перевозок.

18.Коммерческие права и соглашения на эксплуатацию ВЛ («свободы воздуха»), ИКАО. Doc 9626.

19.Эксплуатационные характеристики, классификация аэродромов и категорирование аэропортов ИКАО. Приложения 14,17.

20.Определение возможности эксплуатации расчетного типа ВС на аэродроме по методу классификационных чисел.

21.Генеральный план аэропорта, эксплуатационные ограничения, накладываемые генеральными планами аэропортов

22. Фактическая пропускная способность аэропорта как объект управления

9.6.6 Примерный перечень задач для промежуточной аттестации в форме экзамена (7 семестр)

1. Рассчитать среднегодовые темпы прироста пассажирооборота (AAGR и CAGR) мирового ВТ за последние пять лет по данным ИКАО.

2. Рассчитать среднегодовые темпы прироста пассажирооборота (AAGR и CAGR) ВТ РФ за последние пять лет по данным ФАВТ.

3. Рассчитать среднегодовые темпы прироста пассажирооборота (AAGR и CAGR) ВТ РФ выбранной авиакомпании за последние пять лет.

4. Рассчитать среднегодовые темпы прироста пассажирообмена (AAGR и CAGR) ВТ РФ выбранного главного оператора аэропорта за последние пять лет.

5. Построить график кривой спроса выбранной авиакомпании на рынке пассажирских перевозок ВВЛ.

6. Построить график кривой спроса выбранной авиакомпании на рынке пассажирских перевозок МВЛ.

7. Построить график кривой спроса пассажирообмена выбранного главного оператора аэропорта РФ на рынке аэропортовых услуг ВВЛ.

8. Построить график кривой спроса пассажирообмена выбранного главного оператора аэропорта РФ на рынке аэропортовых услуг МВЛ.

9. Рассчитать матрицу SWOT-анализа выбранной авиакомпании с использованием программного обеспечения кафедры 20.

10. Рассчитать матрицу SWOT-анализа выбранного главного оператора аэропорта с использованием программного обеспечения кафедры

11. Выполнить прогноз пассажирооборота выбранной авиакомпании на пять лет с использованием программного обеспечения кафедры 20.

12. Выполнить прогноз пассажирообмена выбранного главного оператора аэропорта РФ на пять лет с использованием программного обеспечения кафедры 20.

13. Построить график динамики эффективности управления (рентабельности продаж) выбранной авиакомпании за последние пять лет.

14. Построить график динамики эффективности управления (рентабельности продаж) выбранного главного оператора аэропорта за последние пять лет.

15. Построить график динамики чистой рентабельности выбранной авиакомпании за последние пять лет.

16. Построить график динамики чистой рентабельности выбранного главного оператора аэропорта за последние пять лет.

17. Построить график динамики коэффициента Дюпона выбранной авиакомпании за последние пять лет.

18. Построить график динамики коэффициента Дюпона выбранного главного оператора аэропорта за последние пять лет.

19. Построить график функциональной зависимости среднегодовых темпов прироста (AAGR) выбранного главного оператора аэропорта РФ от среднегодовых темпов прироста (AAGR) ВВП по ППС.

20. Определить величины объема пассажирооборота и доходной ставки выбранной авиакомпании, максимизирующие ее эксплуатационную прибыль в десятилетнем периоде

9.6.7 Примерный перечень вопросов для промежуточной аттестации в форме экзамена (8 семестр)

1. Модель авиатранспортного предприятия как объекта управления.

2. Бизнес-план авиакомпании, структура, основные разделы.

3. Система управления (хозяйственный механизм) авиакомпании, блок – схема структуры, основные подсистемы.

4. Основные производственные показатели аэропорта.

5. Система транспортного обеспечения перевозок как подсистема хозяйственного механизма авиакомпании.

6. Метод коэффициентного анализа финансового состояния предприятия.

7. Система управления (хозяйственный механизм) главного оператора аэропорта, блок – схема структуры, основные подсистемы.

8. План продаж (маркетинга) авиакомпании.

9. Система регулирования рыночных отношений как подсистема хозяйственного механизма авиакомпании.

10. Организационно-правовые формы авиатранспортных предприятий.

11. Система управления себестоимостью транспортной продукции как подсистема хозяйственного механизма авиакомпании.

12. План движения ВС по воздушным линиям (производственный план авиакомпании).
13. Институциональная подсистема хозяйственного механизма авиакомпании.
14. Рекомендуемая ИКАО структура управления аэропортом.
15. Система организации планирования транспортного обеспечения авиаперевозок.
16. Финансовый план авиакомпании.
17. Система организации технического обслуживания ВС.
18. Критерии оценки конкурентов авиакомпании на эксплуатируемых воздушных линиях.
19. Система исследования и прогнозирования рынка авиаперевозок.
20. Программа ТО и Р ВС.
21. Система ценообразования авиакомпании.
22. Программа инвестиций на поддержание летной годности ВС.
23. Система ценообразования аэропорта.
24. Государственное регулирование ставок сборов аэропортов.
25. Структура себестоимости транспортной продукции авиакомпании.
26. Система оценки качества и конкурентоспособности авиакомпании.
27. Диаграмма краткосрочного равновесия на рынках совершенной и несовершенной конкуренции. Объем транспортной продукции авиакомпании, максимизирующий ее эксплуатационную прибыль
28. Основные проблемы процесса обновления парка ВС авиакомпаний
29. Система финансового планирования авиатранспортных предприятий.
30. Назначение генерального плана аэропорта. Процесс генерального планирования аэропорта, цели и задачи
31. Предплановая координация при генеральном планировании аэропорта. Требования, предъявляемые к информации.
32. Предварительное технико-экономическое обоснование генерального плана аэропорта.
33. Организация генерального планирования аэропорта.
34. Финансовое планирование аэропорта.
35. Источники инвестиций авиакомпании и аэропорта. Планирование инвестиций.
36. Многоэлементная система финансирования предприятий. Долевое и долговое финансирование
37. Рынки капитала. Система управления структурой капитала авиакомпании.
38. Методы оценки эффективности инвестиций авиапредприятий

10. Методические рекомендации для студентов по изучению дисциплины

Изучение дисциплины «Хозяйственные механизмы авиапредприятий» обучающимися организуется в виде лекций, практических занятий с разбором конкретных ситуаций и самостоятельной работы. Продолжительность изучения дисциплины – два семестра. Уровень и качество знаний обучающихся оцениваются по результатам текущего контроля успеваемости, промежуточной аттестации освоения дисциплины в форме экзамена (7 семестр), защиты курсового проекта и экзамена (8 семестр).

Лекция – основная форма систематического, последовательного устного изложения учебного материала. Чтение лекций, как правило, осуществляется наиболее профессионально подготовленными преподавателями университета. Основными задачами лекций являются:

- ознакомление обучающихся с целями, задачами и структурой изучаемой дисциплины, ее местом в системе наук и связями с другими дисциплинами;
- краткое, но, по существу, изложение комплекса основных научных понятий, подходов, методов, принципов данной дисциплины;
- краткое изложение наиболее существенных положений, раскрытие особенно сложных, актуальных вопросов, освещение дискуссионных проблем;
- определение перспективных направлений дальнейшего развития научного знания в данной области социально-экономической деятельности.

Лекции мотивируют обучающегося на самостоятельный поиск и изучение научной и специальной литературы и других источников по темам дисциплины, ориентируют на выявление, формулирование и исследование наиболее актуальных вопросов и проблем, на комплексный анализ социально-экономических явлений и процессов, на активизацию творческого начала в изучении дисциплины.

В ходе изучения дисциплины «Хозяйственные механизмы авиапредприятий» проводятся как традиционные лекции, в ходе которых используются преимущественно разъяснение, иллюстрация, описание, приведение примеров, так и проблемные, характеризующиеся всесторонним анализом явлений, научным поиском истины. Проблемная лекция опирается на логику последовательно моделируемых проблемных ситуаций путем постановки проблемных вопросов или предъявления проблемных задач. Проблемная ситуация – это сложная, противоречивая обстановка, создаваемая путем постановки проблемных вопросов (вводных), требующая активной познавательной деятельности обучающихся для ее правильной оценки и разрешения. Проблемный вопрос содержит в себе диалектическое противоречие и требует для разрешения не воспроизведения известных знаний, а размышления, сравнения, поиска, приобретения новых знаний или применения полученных ранее.

Значимым фактором полноценной и плодотворной работы обучающегося на лекции является культура ведения конспекта. Принципиально неверным, но получившим в наше время достаточно широкое распространение, является отношение к лекции как к «диктанту», который обучающийся может аккуратно и дословно записать. Слушая лекцию, необходимо научиться выделять и фиксировать ее ключевые моменты, записывая их более четко и выделяя каким-либо способом из общего текста.

Полезно применять какую-либо удобную систему сокращений и условных обозначений (из известных или выработанных самостоятельно). Применение такой системы поможет значительно ускорить процесс записи лекции. Конспект лекции предпочтительно писать в одной тетради, а не на отдельных листках, которые потом могут затеряться. Также для записи текста лекции можно воспользоваться ноутбуком, или планшетом. Рекомендуются в конспекте лекций оставлять свободные места, или поля, например для того, чтобы была возможность записи необходимой информации при работе над материалами лекций.

При ведении конспекта лекции необходимо четко фиксировать рубрику материала – разграничение разделов, тем, вопросов, параграфов и т. п. Обязательно следует делать специальные пометки, например, в случаях, когда какое-либо определение, положение, вывод остались неясными, сомнительными. Бывает, что материал не успели записать. Тогда также необходимо сделать соответствующие пометки в тексте, чтобы не забыть, в дальнейшем, восполнить эту информацию.

Качественно сделанный конспект лекций поможет обучающимся в процессе самостоятельной работы, подготовке к практическим занятиям (семинарам), выполнении домашних заданий, при подготовке к сдаче экзамена.

Практические занятия по дисциплине «Хозяйственные механизмы авиапредприятий» проводятся в соответствии с учебным планом по отдельным группам. Цель практических занятий – закрепить теоретические знания, полученные студентами на лекциях и в результате самостоятельного изучения соответствующих разделов рекомендуемой литературы, а также приобрести умения и навыки, описанные в п.3 настоящей рабочей программы дисциплины (РПД).

Темы практических занятий заранее сообщаются обучающимся для того, чтобы они имели возможность подготовиться и проработать соответствующие теоретические вопросы дисциплины. В начале каждого практического занятия преподаватель кратко доводит до обучающихся цель и задачи занятия и обращает внимание обучающихся на наиболее сложные вопросы, относящиеся к изучаемой теме.

В рамках практического занятия обучающиеся обсуждают доклады и дискуссионные вопросы, решают задачи самостоятельно или при помощи преподавателя, а также выполняют тесты. Преподаватель, как правило, выступает в роли консультанта при решении задач, осуществляет контроль полученных обучающимися результатов.

На усмотрение преподавателя (или по желанию обучающегося) к доске во время практического занятия может быть приглашен обучающийся для объяснения решения задачи, доклада по вопросам темы. По итогам практического занятия преподаватель может выставлять в журнал группы полученные обучающимися баллы. В рамках практического занятия могут быть проведены: устный опрос, сплошное или выборочное тестирование, разбор конкретной ситуации.

Отсутствие обучающихся на занятиях или их неактивное участие на них может быть компенсировано самостоятельным выполнением дополнительных заданий и представлением их на проверку преподавателю, выставлением оценки.

В современных условиях перед обучающимися стоит важная задача – научиться работать с массивами информации. Обучающимся необходимо развивать в себе способность и потребность использовать доступные информационные возможности и ресурсы для поиска нового знания и его распространения. Обучающимся необходимо научиться управлять своей исследовательской и познавательной деятельностью в системе «информация – знание – информация». Прежде всего, для достижения этой цели, в вузе организуется самостоятельная работа обучающихся. Кроме того, современное обучение (стандарты, учебные планы) предполагает, что существенную часть времени в освоении учебной дисциплины обучающийся проводит самостоятельно. Принято считать, что такой метод обучения должен способствовать творческому овладению обучающимися специальными знаниями и навыками.

Целью самостоятельной работы обучающихся при изучении учебной дисциплины «Хозяйственные механизмы авиапредприятий» является выработка ими навыков работы с нормативно-правовыми актами, научной и учебной литературой, другими источниками, материалами экономической и управленческой практики, а также развитие у обучающихся устойчивых способностей к самостоятельному изучению и обработке полученной информации.

В процессе самостоятельной работы обучающийся должен воспринимать, осмысливать и углублять получаемую информацию, решать практические задачи, анализировать ситуации, подготавливать доклады, выполнять домашние задания, овладевать профессионально необходимыми навыками. Самостоятельная работа обучающегося весьма многообразна и содержательна. Она включает следующие виды занятий:

- самостоятельный подбор, изучение, конспектирование, анализ учебно-методической и научной литературы, периодических научных изданий, нормативно-правовых документов, статистической информации, учетно-отчетной информации, содержащейся в документах организаций;

- индивидуальная творческая работа по осмыслению собранной информации, проведению сравнительного анализа и синтеза материалов, полученных из разных источников, интерпретации информации, выполнение домашних заданий;

– завершающий этап самостоятельной работы – подготовка к сдаче зачета по дисциплине, предполагающая интеграцию и систематизацию всех полученных при изучении учебной дисциплины знаний.

Следование принципам систематичности и последовательности в самостоятельной работе составляет необходимое условие ее успешного выполнения. Систематичность занятий предполагает равномерное, по возможности, распределение объема работы в течение всего, предусмотренного учебным планом срока овладения данной дисциплиной. Такой подход позволяет избежать дефицита времени, перегрузок, спешки и т. п. в завершающий период изучения дисциплины. Последовательность работы означает преемственность и логику в овладении знаниями по дисциплине. Данный принцип изначально заложен в учебном плане при определении очередности изучения дисциплин. Аналогичный подход применяется при определении последовательности в изучении тем дисциплины.

В процессе изучения дисциплины «Хозяйственные механизмы авиапредприятий» важно постоянно пополнять и расширять свои знания. Изучение рекомендованной литературы и других источников информации является важной составной частью восприятия и усвоения новых знаний. Кроме того, необходимо отметить, что, в определенном смысле, качественный уровень всей самостоятельной работы обучающегося определяется уровнем самоконтроля.

Текущий контроль знаний студентов осуществляется в следующих формах:

- по итогам работы на практических занятиях;
- по итогам тестирования;
- по итогам защиты курсового проекта;
- по результатам самостоятельной работы.

Консультации являются одной из форм руководства работой студентов и оказания им помощи в самостоятельном изучении учебного материала. Они проводятся регулярно в процессе всего периода обучения (по мере возникновения потребности) по предварительной договоренности студентов с лектором (преподавателем) в часы самостоятельной работы и носят в основном индивидуальный характер. При необходимости разъяснения общих вопросов нескольким или всем обучающимся учебной группы проводятся групповые консультации.

Преподаватель имеет право вызывать на консультацию тех студентов, которые не показывают глубоких знаний и не пользуются консультациями по своей инициативе. В этих случаях, преподаватель выясняет, работает ли студент систематически над учебным материалом, в какой степени усваивает его, в чем встречает наибольшие трудности. Установив фактическое положение дела, преподаватель дает рекомендации по самостоятельному изучению материала, решению трудных вопросов и при необходимости назначает срок повторной консультации.

В методике преподавания дисциплины форма обучения, специальность и специализация подготовки студентов учитываются следующим образом:

- включением соответствующих тем в содержание дисциплины;
- знаний, ранее приобретенных студентами при изучении дисциплин:

«Основы менеджмента», «Аэродромы и аэропорты», «Летно-технические характеристики воздушных судов».

Рабочая программа дисциплины составлена в соответствии с требованиями ФГОС ВПО по специальности 162001 «Эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения».

Программа рассмотрена и утверждена на заседании кафедры № 20 «Менеджмента» 13 января 2016 года, протокол № 6.

Разработчики:
д.т.н., доцент
к.э.н., доцент



Маслаков В.П.
Красненкова О.А.

Заведующий кафедрой № 20
д.т.н., доцент



Маслаков В.П.

Программа согласована.
Руководитель ОПОП
к.т.н., доцент



Сарайский Ю.Н.

Программа одобрена на заседании Учебно-методического совета Университета 20 января 2016г, протокол № 3.

С изменениями и дополнениями от 30 августа 2017 года, протокол № 10 (в соответствии с приказом от 14 июля 2017 г. № 301 “Об утверждении порядка организации и осуществления образовательной деятельности по образовательным программам высшего образования – программам бакалавриата, программам специалитета, программам магистратуры”).