

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



УТВЕРЖДАЮ

Первый проректор – проректор по
учебной работе

Н.Н. Сухих

08 2017 года

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ

Антикризисное управление авиапредприятиями

Направление подготовки
38.03.02 Менеджмент

Квалификация выпускника
бакалавр

Форма обучения
очная

Санкт-Петербург

2017

1. Цели освоения дисциплины

Цель освоения дисциплины – приобретение знаний и практических навыков, обеспечивающих формирование компетенций для эффективной реализации функций антикризисного управления авиапредприятиями.

Для достижения цели освоения дисциплины определены основные задачи изучения дисциплины, включающие в себя знания, умения и навыки:

- формирования системы показателей, характеризующих кризисное состояние авиапредприятий;

- изучения и использования законодательных и нормативных актов системы государственного регулирования отношений несостоятельности (банкротства) предприятий РФ;

- изучения и использования методов и моделей диагностики финансового состояния, оценки возможности и вероятности банкротства авиапредприятий;

- изучения и использования методов оценки неопределенности и риска при выработке стратегии и тактики антикризисного управления авиапредприятиями;

- разработки стратегий и программ антикризисного управления авиапредприятиями.

Дисциплина обеспечивает подготовку выпускника к организационно-управленческому, информационно-аналитическому и предпринимательскому видам профессиональной деятельности.

2. Место дисциплины в структуре ОПОП ВО

Дисциплина «Антикризисное управление авиапредприятиями», в соответствии с учебным планом прикладного бакалавриата направления подготовки 38.03.02 «Менеджмент», относится к дисциплинам вариативной части блока 1.

Дисциплина базируется на знаниях, ранее приобретенных студентами при изучении предшествующих дисциплин: «Методы принятия управленческих решений», «Операционный менеджмент», «Экономика воздушного транспорта», «Маркетинг», «Организация производства на воздушном транспорте», «Инвестиционный анализ», «Производственная практика (по получению профессиональных умений и опыта профессиональной деятельности)».

Дисциплина является обеспечивающей для преддипломной практики, подготовки к процедуре защиты и защиты выпускной квалификационной работы

Дисциплина изучается в 7 семестре.

3. Компетенции обучающегося, формируемые в результате освоения дисциплины

Процесс освоения дисциплины «Антикризисное управление авиапредприятиями» направлен на формирование следующих компетенций.

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
<p>Владение навыками поэтапного контроля реализации бизнес-планов и условий заключаемых соглашений, договоров и контрактов умением координировать деятельность исполнителей с помощью методического инструментария реализации управленческих решений в области функционального менеджмента для достижения высокой согласованности при выполнении конкретных проектов и работ (ПК-7).</p>	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> –структуру и требования к планам финансового оздоровления (ФО) и внешнего управления (ВУ) авиапредприятий; –методы организационного проектирования авиапредприятий в условиях реализации процедур банкротства; –методы координации инвестиционной и производственной деятельности авиакомпаний условиях реализации процедур банкротства; –особенности правового статуса и реализации процедур банкротства стратегических и градообразующих предприятий. <p>Уметь</p> <ul style="list-style-type: none"> –обосновывать производственные планы авиапредприятий, находящихся в процедурах ФО или ВУ; –использовать методы организационного проектирования для разработки реальных структур управления авиапредприятий, находящихся в процедуре ВУ; –осуществлять распределение полномочий и ответственности персонала авиапредприятий, находящихся в процедурах ФО или ВУ на основе их делегирования; –учитывать особенности правового статуса и сроки реализации процедур банкротства стратегических и градообразующих предприятий. <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками разработки производственных планов авиапредприятий, находящихся в процедурах ФО и ВУ; –навыками организационного проектирования авиапредприятий; –навыками организации и координации взаимодействия персонала авиакомпании в условиях ВУ; –навыками работы с нормативными документами, регулирующими процедуры банкрот-

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
	ства авиапредприятий, признанными стратегическими и/или градообразующими.
<p>Способность оценивать воздействие макроэкономической среды на функционирование организаций и органов государственного и муниципального управления, выявлять и анализировать рыночные и специфические риски, а также анализировать поведение потребителей экономических благ и формирование спроса на основе знания экономических основ поведения организаций, структур рынков и конкурентной среды отрасли (ПК-9).</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 в условиях кризиса; –экономические основы поведения авиапредприятий на рынках воздушных перевозок различной структуры и уровня конкуренции в условиях кризиса; –методы решения задачи формирования рациональных структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании в условиях кризиса (процедур банкротства). <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> –выполнять исследование и прогнозирование рынка АТП авиакомпании в зависимости от динамики макроэкономических показателей мира и страны; –осуществлять анализ конкурентной среды отрасли; –проводить анализ рыночных и специфических рисков для принятия управленческих решений, в том числе при решении задачи формирования рациональных структур парка ВС и сети ВЛ авиакомпании. <p>Владеть:</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
<p>Владение навыками количественного и качественного анализа информации при принятии управленческих решений, построения экономических, финансовых</p>	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> –основные причины финансовой несостоятельности (банкротства) авиакомпаний; –методы анализа конечных финансовых показателей авиапредприятий; –методы и модели анализа финансового состояния (ФСП) и финансовой устойчивости

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
и организационно-управленческих моделей путем их адаптации к конкретным задачам управления (ПК-10).	<p>авиапредприятий.</p> <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> –определять избыток/недостаток провозных емкостей авиакомпании и их причины; –использовать методы горизонтального, вертикального, факторного и трендового анализа конечных финансовых показателей авиапредприятий; –использовать методы и модели анализа ФСП и финансовой устойчивости авиапредприятий; <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками анализа финансовой и статистической отчетности авиапредприятий для диагностики причин финансовой несостоятельности (банкротства) конкретной авиакомпании; –навыкам формирования рациональной структуры парка ВС авиакомпании в процедурах ФО и ВУ; –навыками анализа конечных финансовых показателей авиапредприятий; –навыками анализа ФСП и финансовой устойчивости авиапредприятий
Умение применять основные принципы и стандарты финансового учета для формирования учетной политики и финансовой отчетности организации, навыков управления затратами и принятия решений на основе данных управленческого учета (ПК-14).	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> –методы анализа ликвидности бухгалтерского баланса предприятия; –методы и модели оценки и прогнозирования вероятности банкротства авиапредприятий; –особенности процедур банкротства главных операторов аэропортов как хозяйствующих субъектов естественной монополии; –методы анализа рыночных и специфических рисков процедур банкротства; –источники формирования фонда погашения кредиторской задолженности и управления им в целях восстановления платежеспособности авиапредприятия в процедурах ФО и ВУ. <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> –использовать методы анализа ликвидности бухгалтерского баланса авиапредприятия; – использовать методы и модели оценки и прогнозирования вероятности банкротства

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
	<p>авиапредприятий, с учетом особенностей процедур банкротства главных операторов аэропортов;</p> <ul style="list-style-type: none"> –проводить анализ рыночных и специфических рисков процедур банкротства для принятия управленческих решений собственниками и кредиторами авиакомпаний; –использовать источники формирования фонда погашения кредиторской задолженности и управления им в целях восстановления платежеспособности авиапредприятия в процедурах ФО и ВУ. <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками анализа ликвидности бухгалтерского баланса; –навыками оценки возможности, расчета и прогнозирования вероятности банкротства авиапредприятий; –навыками анализа рыночных и специфических рисков процедур банкротства для принятия управленческих решений собственниками и кредиторами авиакомпаний; –навыками формирования фонда погашения кредиторской задолженности и управления им в целях восстановления платежеспособности авиапредприятия в процедурах ФО и ВУ.

4. Объем дисциплины и виды учебной работы

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

Наименование	Всего часов	Семестр
		7
Общая трудоемкость дисциплины	144	144
Контактная работа:	70	70
лекции	28	28
практические занятия	38	38
курсовая работа	4	4
семинары	-	-
лабораторные работы	-	-
Самостоятельная работа студента	47	47

Наименование	Всего часов	Семестр
		7
Промежуточная аттестация в форме экзамена	27	27

5.Содержание дисциплины

5.1 Соотнесения тем дисциплины и формируемых компетенций

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции				Образовательные технологии	Оценочные средства
		ПК-7	ПК-9	ПК-10	ПК-14		
Тема 1. Введение в антикризисное управление	6		+			ВК, Л, СРС, ПЗ	УО
Тема 2. Причины возникновения кризисов и их роль в социально-экономическом развитии страны	6		+	+		Л, СРС	УО
Тема 3. Кризис развития авиапредприятия как социально-экономической системы	6	+	+	+		Л, ПЗ, СРС	Дд
Тема 4. Основные черты и функции антикризисного регулирования и управления	6	+	+			Л, ПЗ, СРС	Дд
Тема 5. Государственное регулирование отношений несостоятельности (банкротства) предприятий РФ	6	+	+			Л, ПЗ, СРС,	УО
Тема 6. Анализ финансового состояния авиапредприятий	10	+	+	+		Л, ПЗ, СРС	Т
Тема 7. Диагностика кризисов в процессах	9		+	+		Л, ПЗ,	Т

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции				Образовательные технологии	Оценочные средства
		ПК-7	ПК-9	ПК-10	ПК-14		
управления авиапредприятиями						СРС	
Тема 8. Стратегия и её роль в антикризисном управлении авиапредприятиями	12	+	+	+	+	Л, ПЗ, РКС, СРС	Т
Тема 9. Процедуры наблюдения и финансового оздоровления авиапредприятия	8	+	+	+	+	Л, ПЗ, РКС, СРС	Т
Тема 10. Внешнее управление авиапредприятием	10	+	+	+	+	Л, ПЗ, РКС, СРС	Т
Тема 11. Менеджмент авиапредприятия, находящегося в процедуре внешнего управления	10	+	+	+	+	Л, ПЗ, РКС, СРС	Т
Тема 12. Риск и неопределенность в условиях антикризисного управления авиапредприятиями	8		+	+	+	Л, ПЗ, СРС	Дд
Тема 13. Процедуры конкурсного производства и мирового соглашения авиапредприятий	10	+		+	+	Л, ПЗ, СРС	УО, ЗКР
Тема 14. Банкротство градообразующих и стратегических авиапредприятий	6	+	+	+	+	Л, ПЗ, СРС	Т
Курсовая работа	4						
Всего по дисциплине	117						

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции				Образовательные технологии	Оценочные средства
		ПК-7	ПК-9	ПК-10	ПК-14		
Промежуточная аттестация	27						Э
Итого по дисциплине	144						

Сокращения: Л – лекции, ПЗ – практические занятия, ВК – входной контроль, РКС– разбор конкретных ситуаций, СРС – самостоятельная работа студента, УО – устный опрос, Т – тестирование, Дд – доклад, ЗКР – защита курсовой работы, Э – экзамен.

5.2 Темы дисциплины и виды занятий

№ темы	Наименование темы дисциплины	Л	ПЗ	КР	С	ЛР	СРС	Всего часов
1	Введение в антикризисное управление	2	2				2	6
2	Причины возникновения кризисов и их роль в социально-экономическом развитии страны	2	2				2	6
3	Кризис развития авиапредприятия как социально-экономической системы	2	2				2	6
4	Основные черты и функции антикризисного регулирования и управления	2	2				2	6
5	Государственное регулирование отношений несостоятельности (банкротства) предприятий РФ	2	2				2	6
6	Анализ финансового состояния авиапредприятий	2	4				4	10
7	Диагностика кризисов в процессах управления авиапредприятиями	2	4				3	9

№ те- мы	Наименование темы дисциплины	Л	ПЗ	КР	С	ЛР	СРС	Всего часов
8	Стратегия и её роль в антикризисном управлении авиапредприятиями	2	4				6	12
9	Процедуры наблюдения и финансового оздоровления авиапредприятия	2	2				4	8
10	Внешнее управление авиапредприятием	2	4				4	10
11	Менеджмент авиапредприятия, находящегося в процедуре внешнего управления	2	4				4	10
12	Риск и неопределенность в условиях антикризисного управления авиапредприятиями	2	2				4	8
13	Процедуры конкурсного производства и мирового соглашения авиапредприятий	2	2				4	8
14	Банкротство градообразующих и стратегических авиапредприятий	2	2				4	8
Итого по дисциплине		28	38	4			47	117

Сокращения: Л – лекция, ПЗ – практическое занятие, С – семинар, ЛР – лабораторная работа, СРС – самостоятельная работа студента, КР – курсовая работа.

5.3 Содержание дисциплины

Тема 1. Введение в антикризисное управление

Две формы развития социально-экономической системы. Понятие, основные факторы и признаки кризиса в экономике. Исторический обзор кризисов мировой экономики. Анализ периодов кризисного развития РФ. Сущность антикризисного управления как особого типа управления. Цели и основные категории антикризисного управления. Основные аспекты концепции подготовки менеджеров – специалистов по антикризисному управлению.

Тема 2. Причины возникновения кризисов и их роль в социально-экономическом развитии страны

Экономический механизм возникновения кризисного состояния. Волновая теория развития рыночной экономики М. И. Туган-Барановского и

Н.Д. Кондратьева. Фазы большого цикла конъюнктуры, прогнозирование экономической конъюнктуры. Динамика ВВП (GDP) стран мира и ВВП на душу населения (GDP per capita). Конъюнктурообразующие факторы для системы воздушного транспорта мира и страны. Макроэкономические факторы, определяющие авиационную подвижность населения страны. Функциональные зависимости динамики пассажирооборота ГА мира и РФ от динамики макроэкономических показателей.

Тема 3. Кризис авиапредприятия как социально-экономической системы

Модели развития организаций Л.Грейнера, И.Азидеса. Двойственность природы авиапредприятия. Связи между основной, инвестиционной и финансовой деятельностью авиапредприятия. Определение кризиса авиапредприятия как процесса, экономическая формула кризиса. Основные факторы, функциональные и системные проблемы, обуславливающие возникновение кризисов в развитии авиапредприятия. Внешние (экзогенные) факторы. Макроэкономические факторы. Внутренние (эндогенные) факторы. Производственные факторы. Типы, стадии и фазы кризиса. Динамика производственных и финансовых показателей авиакомпаний в условиях предкризисного и кризисного состояний.

Тема 4. Основные черты и функции антикризисного регулирования и управления

Антикризисный процесс. Основные направления государственного антикризисного регулирования, антикризисное регулирование как политика правительства, направленная на защиту предприятий от кризисных ситуаций и на предотвращение их банкротства. Антикризисная программа правительства страны. Виды антикризисного регулирования. Антикризисная экономическая политика. Формы санации и методы антикризисного регулирования в странах с развитой рыночной экономикой. Категории и процессы системы антикризисного управления. Формы реорганизации авиапредприятий как юридических лиц. Методы и механизм антикризисного управления. Способы воздействия, применяемые в механизме антикризисного управления. Использование метода SWOT-анализа авиакомпании для определения вида ее санации.

Тема 5. Государственное регулирование отношений несостоятельности (банкротства) предприятий РФ

Блок-схема структурно-функциональной модели Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)» от 26.10.2002 №127-ФЗ. Понятие и признаки банкротства. Банкротство в нормах Уголовного Кодекса РФ. Фиктивное и преднамеренное банкротство. Процедуры банкротства. Правовое регулирование процедуры наблюдения. Правовое регулирование процедуры финансового оздоровления. Правовое регулирование процедуры внешнего управления. Правовое регулирование процедуры конкурсного производства. Правовое регулирование процедуры мирового соглашения. Саморегулируемые организации арбитражных управляющих их права, обязанности и ответ-

ственность. Проблемы применения №127-ФЗ для авиакомпаний РФ. Сравнительный анализ практики антикризисного регулирования деятельности авиакомпаний США и РФ.

Тема 6. Понятие финансового состояния предприятия

Основные цели, задачи, функции и методы анализа финансового состояния предприятия (ФСП). Классификация финансовых состояний и финансовых стратегий. Оценка порога рентабельности и запаса финансовой устойчивости авиапредприятия. Методы горизонтального и вертикального анализа. Методы маржинального и коэффициентного анализа. Ликвидность хозяйствующих субъектов – понятие и определение. Условия ликвидности и платежеспособности бухгалтерского баланса авиапредприятия. Коэффициенты абсолютной и текущей ликвидности. Коэффициент обеспеченности собственными средствами. Метод рейтинговой оценки финансового состояния предприятия Р.С. Сайфулина и Г.Г. Кадыкова

Тема 7. Диагностика кризисов в процессах управления авиапредприятиями

Диагностика как способ распознавания состояния социально-экономической системы. Методы диагностики. Анализ финансовых результатов деятельности авиапредприятия и эффективности его управления. Релевантные показатели и инструменты финансового анализа авиапредприятий. Диагностика причин неплатежеспособности авиапредприятия. Исследование финансового состояния авиапредприятия, определение стадии и фазы кризиса. Методы и модели диагностики банкротства. Диагностика возможности банкротства авиакомпаний по двухфакторной, пятифакторной моделям Э. Альтмана. Диагностика возможности банкротства авиакомпаний по моделям Таффлера-Тишоу, Лисса, Д. Фулмера.

Тема 8. Стратегия и её роль в антикризисном управлении авиапредприятиями

Стратегическое планирование, организация процесса стратегического планирования авиапредприятий в условиях кризиса. Формирование целей, выбор стратегии выхода из кризиса, разработка антикризисной программы. Цели, задачи и методы прогнозирования при антикризисном управлении. Сущность и этапы антикризисной (стабилизационной) программы финансовой стабилизации. Внешние и внутренние механизмы финансовой стабилизации авиапредприятия. Стратегическое управление в условиях кризиса. Выбор эффективных форм санации (внешних механизмов финансовой стабилизации) предприятия. Внедрение внутренних механизмов финансовой стабилизации авиапредприятия. Проблемы применения к авиапредприятию реорганизационных или ликвидационных антикризисных процедур (процедур банкротства).

Тема 9. Процедуры наблюдения и финансового оздоровления авиапредприятия

Цели и сроки процедуры наблюдения. Последствия введения арбитражным судом процедуры наблюдения. Временный управляющий, права и

обязанности. Первое собрание кредиторов. Окончание процедуры наблюдения. Цели и сроки процедуры финансового оздоровления как формы судебной санации предприятия. Содержание плана финансового оздоровления. Требования к графику погашения задолженности. Административный управляющий, права и обязанности. Финансовое оздоровление с участием третьих лиц. Обеспечения исполнения обязательств должника в соответствии с графиком погашения задолженности. Управление должником в ходе финансового оздоровления. Окончание процедуры финансового оздоровления.

Тема 10. Внешнее управление авиапредприятием

Цель, сроки и последствия введения внешнего управления (ВУ) для авиапредприятий. Внешний управляющий, права и обязанности. Основные этапы процедуры оценки авиапредприятия. План ВУ – цель, форма и содержание, рекомендуемые требования к плану. Структура плана внешнего управления авиакомпании. Характеристика авиакомпании. Анализ рынка перевозок и конкурентной среды. Анализ структуры парка, ЛТХ, ресурсного состояния и системы ПЛГ парка ВС авиакомпании. Анализ результатов коммерческой эксплуатации ВЛ авиакомпании. Анализ организационной структуры и структуры управления авиакомпании. Характеристика персонала. Плановые показатели процедуры внешнего управления. План маркетинга. Производственный план (план движения ВС) на период ВУ. Финансовый план ВУ: план чистой прибыли, прогнозный баланс. Особенности процедуры ВУ в отношении главных операторов аэропортов – хозяйствующих субъектов естественной монополии.

Тема 11. Менеджмент авиапредприятия, находящегося в процедуре внешнего управления

Реализация плановых показателей процедуры внешнего управления. Формирование структуры ВЛ на период ВУ. Структура и движение парка ВС в период ВУ. Особенности финансового планирования и управления инвестициями на ПЛГ ВС авиакомпании в период ВУ. Управление имуществом авиапредприятия. Функциональная зависимость коэффициента текущей ликвидности авиакомпании от показателя рентабельности продаж (эффективности управления). График погашения задолженности. Замещение активов авиапредприятия. Организационное проектирование авиапредприятия, находящегося в процедуре внешнего управления. Организация процедуры продажи авиапредприятия. Особенности процедуры продажи главных операторов аэропортов – хозяйствующих субъектов естественной монополии.

Тема 12. Риск и неопределенность в условиях антикризисного управления авиапредприятиями

Классификация рисков антикризисного управления. Оценка эффективности альтернативы риска кредиторами. Ситуация неопределенности, её характеристики. Фактор ограниченности времени – риск необратимых последствий для авиапредприятия. Расчет вероятности банкротства авиапредприятий по моделям Э. Альтмана - Р. Сабато (logit-модель), Д. Чессера. Формирование матриц рисков внешнего управления авиакомпании по критериям

Вальда и Гурвица. Принятие решений арбитражными управляющими в условиях неопределенности. Особенности и ограничения реструктуризации авиапредприятий. Критерий обобщенного максимина (пессимизма-оптимизма) Гурвица и использование его в антикризисном управлении авиапредприятиями.

Тема 13. Процедуры конкурсного производства и мирового соглашения авиапредприятий

Цель, сроки и последствия введения конкурсного производства для авиапредприятий. Конкурсная масса. Конкурсный управляющий, права, обязанности, назначение и ограничения. Функции менеджмента авиапредприятий в процедуре конкурсного производства. График погашения задолженности в процедуре конкурсного производства. Очередность удовлетворения требований кредиторов. Ликвидационный баланс авиапредприятия. Особенности процедуры конкурсного производства главных операторов аэропортов как хозяйствующих субъектов естественной монополии. Процедура мирового соглашения. Условия утверждения мирового соглашения арбитражным судом. График погашения задолженности в процедуре мирового соглашения. Формы прекращения обязательств должника в процедуре мирового соглашения. Особенности процедуры мирового соглашения главных операторов аэропортов как хозяйствующих субъектов естественной монополии.

Тема 14. Банкротство градообразующих и стратегических авиапредприятий

Понятие монополии на рынке трудовых ресурсов. Банкротство градообразующих организаций. Меры по предупреждению банкротства градообразующих авиапредприятий. Финансовое оздоровление градообразующих авиапредприятий. Внешнее управление градообразующими авиапредприятиями. Поручительство по обязательствам должника. Продажа авиапредприятия градообразующей организации. Расчеты с кредиторами авиапредприятия градообразующей организации. Понятие стратегического предприятия. Перечень стратегических предприятий и организаций РФ. Признаки банкротства стратегических предприятий. Меры по предупреждению банкротства стратегических авиапредприятий. Досудебная санация стратегических предприятий. Финансовое оздоровление стратегических предприятий и организаций. Внешнее управление стратегическими предприятиями и организациями. Продажа предприятия должника - стратегического предприятия. Конкурсное производство стратегических предприятий и организаций.

5.4 Практические занятия

№ темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
1	Практическое занятие № 1. Исторический обзор кризисов мировой экономики. Основные факторы и при-	2

№ темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
	знаки кризиса в экономике страны. Анализ периодов кризисного развития РФ.	
2	Практическое занятие № 2. Отбор конъюнктурообразующих факторов для системы воздушного транспорта мира и страны. Сравнительный анализ динамики ВВП стран мира. Анализ функциональных зависимостей динамики пассажирооборота ГА РФ от динамики ВВП.	2
3	Практическое занятие № 3. Ретроспективный анализ динамики производственных и финансовых показателей конкретной авиакомпании, прошедшей через кризис в своем развитии. SWOT-анализ выбранной авиакомпании по ретроспективным данным. Анализ основных факторов, функциональных и системных проблем, обуславливающих возникновение кризиса в развитии данного авиапредприятия.	2
4	Практическое занятие № 5. Анализ блок-схемы структурно-функциональной модели Федерального закона от 26 октября 2002 года № 127-ФЗ. Анализ норм процедур банкротства. Расчет показателей-признаков фиктивного и преднамеренного банкротства.	2
5	Практическое занятие № 4. Анализ блок – схемы кодекса о банкротстве США. Анализ графической схемы практики применения норм главы 11 при антикризисном регулировании деятельности авиакомпаний США.	2
6	Практическое занятие № 6. Расчет порога рентабельности и запаса финансовой устойчивости выбранной авиакомпании. Коэффициентный анализ финансового состояния авиапредприятий. Выдача задания на курсовую работу (КР).	4
7	Практическое занятие № 7. Формирование матрицы финансовых результатов деятельности выбранной авиакомпании и эффективности ее управления. Диагностика возможности банкротства выбранной авиакомпании по двухфакторной, пятифакторной моделям Э. Альтмана, модели Таффлера.	4
8	Практическое занятие № 8. Анализ блок-схемы организации процесса стратегического планирования авиапредприятий в условиях кризиса. Формирование матрицы показателей программы финансовой стабильности.	4

№ темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
	лизации авиакомпании. Разбор конкретных ситуаций.	
9	Практическое занятие № 9. Анализ норм №127-ФЗ процедуры финансового оздоровления как формы судебной санации предприятия. Разработка графика погашения задолженности. Анализ норм статьи 75 №127-ФЗ об окончании процедуры финансового оздоровления. Разбор конкретных ситуаций.	2
10	Практическое занятие № 10. Анализ норм №127-ФЗ процедуры внешнего управления как формы судебной санации предприятия. Оценка последствий введения процедуры ВУ для авиакомпаний. Расчет финансовых показателей планов ВУ выбранный авиакомпании и/или главного оператора аэропорта. Разбор конкретных ситуаций.	4
11	Практическое занятие № 11. Расчет выходных параметров функциональных стратегий реализации плана внешнего управления авиакомпании. Разработка организационной программы авиапредприятия, находящегося в процедуре внешнего управления. Разбор конкретных ситуаций.	4
12	Практическое занятие № 12. Расчет вероятности банкротства выбранных авиакомпании и главного оператора аэропорта по моделям Э. Альтмана - Р. Сабато (logit-модель), Д.Фулмера, Д.Чессера. Формирование матриц рисков внешнего управления авиакомпании по критериям Вальда и Гурвица.	2
13	Практическое занятие № 13. Анализ норм №127-ФЗ процедуры конкурсного производства и последствий введения для авиапредприятий. Формирование структуры конкурсной массы выбранных авиапредприятий. Особенности процедуры конкурсного производства главных операторов аэропортов как хозяйствующих субъектов естественной монополии. Защита КР.	2

№ темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
14	Практическое занятие № 14. Анализ перечня стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ РФ, анализ норм статьи 169 №127 ФЗ о правовом статусе градообразующих организаций. Корректировка графика погашения задолженности плановых показателей процедуры внешнего управления при признании выбранного авиапредприятия стратегическим и/или градообразующим в процедурах ФО и ВУ.	2
Итого по дисциплине		38

5.5 Лабораторный практикум

Лабораторный практикум учебным планом не предусмотрен

5.6 Самостоятельная работа

№ темы дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
1	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Введение в антикризисное управление», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2]. 2. Подготовка к устному опросу.	2
2	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Причины возникновения кризисов и их роль в социально-экономическом развитии страны», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [3,4]. 2. Подготовка к устному опросу.	2
3	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Кризисы авиапредприятия как социально-экономическая системы», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой. [4,5,18,23,26,27,28,29]. 2. Подготовка доклада.	2
4	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Основные черты и функции антикризисного регулирования и управления», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой	2

№ темы дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
	[4,5,8,16,17,24,25]. 2. Подготовка доклада.	
5	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Государственное регулирование отношений несостоятельности (банкротства) предприятий РФ», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [11,12,13,14,15,16]. 2. Подготовка к устному опросу.	2
6	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Анализ финансового состояния авиапредприятий», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [4,5,6,18,19,28]. 2. Подготовка к компьютерному тесту.	4
7	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Диагностика кризисов в процессах управления авиапредприятиями», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой. [5,18,23,24,26,27,29,30]. 2. Подготовка к компьютерному тесту.	3
8	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Стратегия и её роль в антикризисном управлении авиапредприятиями», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [5,21,22,26,30]. 2. Подготовка к компьютерному тесту. 3. Выполнение КР.	6
9	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Процедуры наблюдения и финансового оздоровления авиапредприятия», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [5,8,15,20,23]. 2. Подготовка к компьютерному тесту. 3. Выполнение КР.	4
10	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Внешнее управление авиапредприятием», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [5,15,20,23]. 2. Подготовка к компьютерному тесту. 3. Выполнение КР.	4
11	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного	4

№ темы дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
	материала по теме «Менеджмент авиапредприятия, находящегося в процедуре внешнего управления», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [8,15,21,22,26]. 2. Подготовка к компьютерному тесту. 3. Выполнение КР.	
12	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Риск и неопределенность в условиях антикризисного управления авиапредприятиями» работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [9,10,15,30]. 2. Подготовка доклада. 3. Выполнение КР.	4
13	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Процедуры конкурсного производства и мирового соглашения авиапредприятий», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [4,5,15,22,30]. 2. Подготовка к устному опросу. 3. Подготовка к защите КР.	4
14	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Банкротство градообразующих и стратегических авиапредприятий», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [4,5,15,30]. 2. Подготовка к компьютерному тесту.	4
Итого по дисциплине		47

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

5.7 Курсовые работы

В таблице приведена примерная структура курсовой работы по теме 20, раздела 9.3.

Наименование	Трудоемкость (часы)
Этап 1. Выдача задания на курсовую работу	2
Этап 2. Выполнение раздела 1 «Характеристика авиакомпании»	1
Этап 3. Выполнение раздела 2 «Рынок и конкуренция авиа-	2

Наименование	Трудоемкость (часы)
компаний»	
Этап 4. Выполнение раздела 3 «Деятельность в сфере маркетинга менеджмента авиакомпании»	3
Этап 5. Выполнение раздела 4 «Организационная структура, структура управления и характеристика персонала авиакомпании»	2
Этап 6. Выполнение раздела 5 «Краткие сведения по плану внешнего управления имуществом авиакомпании»	1
Этап 7. Выполнение раздела 6 «Мероприятия по восстановлению платежеспособности авиакомпании»	2
Этап 8. Оформление курсовой работы	1
Защита курсовой работы	2
Итого по курсовой работе, в том числе:	16
– самостоятельная работа студента	12

6. Учебно-методическое и информационное обеспечение дисциплины

а) основная литература:

1. Беляев, А.А., Коротков, Э.М. **Антикризисное управление**. Учебник [Текст] / Беляев А.А., Коротков Э.М. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2011. — 311 с. — ISBN отсутствует. Количество экземпляров 30.

2. Кондратьев, Н. Д. **Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения**. Избранные труды [Электронный ресурс] / Н. Д. Кондратьев. — Международный фонд Н. Д. Кондратьева и др. — Ред. колл. Абалкин Л. И. (пред.) и др. — сост. Яковец Ю. В. — М.: ЗАО "Издательство "Экономика", 2002. — 767с. — ISBN отсутствует. — Режим доступа: <https://www.twirpx.com/-file/67547/>, свободный, (дата обращения 20.06.2017).

3. Коротков, Э. М. **Антикризисное управление + CD**. Учебник для бакалавров [Электронный ресурс] / Э. М. Коротков. — М.: Издательство Юрайт, 2014. — 406 с. — (Серия: Бакалавр. Академический курс). — ISBN 978-5-9916-3026-9. — Режим доступа: <https://biblionline.ru/book/antikrizisnoe-upravlenie-cd-374824>, свободный, (дата обращения 20.06.2017).

4. Маслаков, В. П., Лебедева, М.Ю. **Антикризисное управление**. [Текст] / В. П. Маслаков, М.Ю Лебедева. — Университет ГА, СПб., 2006. — 123 с.: ил. — ISBN отсутствует. Количество экземпляров 58

б) дополнительная литература:

5. 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 20.06.2017)

6.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.

7.Брагин, В.А. Управленческие решения: методические указания по выполнению курсовой работы по теме “Процесс принятия управленческих решений в структуре авиатранспортного производства.” [Текст] / В.А. Брагин, А.И. Красненков, О.А. Турубар. — СПб.: Университет ГА, 2012—17с. — ISBN отсутствует. Количество экземпляров 100

в) программное обеспечение и Интернет-ресурсы:

8.Гражданский кодекс Российской Федерации часть 1 (ГК РФ ч.1) [Электронный ресурс]. — Федеральный закон от 30.11.1994 года № 51-ФЗ — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/, свободный, (дата обращения 20.06.2017).

9.Гражданский кодекс Российской Федерации часть 2 (ГК РФ ч.2) [Электронный ресурс]. — Федеральный закон 26.01.1996 года № 14-ФЗ — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/, свободный, (дата обращения 20.06.2017).

10.Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]. — Федеральный закон от 24.07.2002 № 95-ФЗ — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_37800/, свободный, (дата обращения 20.01.2017).

11.Налоговый кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]. — Федеральный закон от 5.08.2000 года № 117-ФЗ. — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/, свободный, (дата обращения 20.01.2017).

12.Федеральный закон "О несостоятельности (банкротстве)" [Электронный ресурс]. — Федеральный закон от 26.10.2002 № 127-ФЗ (с изменениями от 22.12.2014 № 432-ФЗ, от 29.12.2014 № 457-ФЗ, от 29.12.2014 № 458-ФЗ) — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW-39331/, свободный, (дата обращения 20.01.2017).

13.Глава 11 Кодекса США о банкротстве [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://dal.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/630027>, свободный, (дата обращения 20.01.2017).

14.Графическая схема процедуры банкротства, согласно Кодексу о банкротстве США [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.bankruptcyvisuals.com/viewcharts.html>, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

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

16. **О методических положениях по оценке финансового состояния предприятий и установлению неудовлетворительной структуры баланса** [Электронный ресурс]. — Распоряжение Федерального управления по делам о несостоятельности (банкротстве) от 12 августа 1994 года № 31-р— М.: ФСДН, 1994. — Режим доступа: <https://www.lawmix.ru/zkrf/53906>, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

17. **Об утверждении типовой формы плана финансового оздоровления (бизнес-плана), порядка его согласования и методических рекомендаций по разработке планов финансового оздоровления** [Электронный ресурс]. — Распоряжение Федерального управления по делам о несостоятельности (банкротстве) от 5 декабря 1994 года № 98-р — М.: ФСДН, 1994. — Режим доступа: <http://legalacts.ru/doc/rasporjazhenie-fudn-pri-goskomim-ushchestve-rf-ot-05121994/>, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

18. **О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти** [Электронный ресурс]. — Указ Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 года №314. — Режим доступа: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_46892, свободный, (дата обращения 20.01.2018)

19. **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)

20. Лебедева, М.Ю., Маслаков, В.П., Пиджаков, А.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. [Электронный текст, 1 файл 3,2 МБ], 24п.л. — ISBN 97-5-906223-03-6. — Режим доступа: <http://elibrary.ru/item.asp?id=18852998>, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

21. Голубицкий, С.М. **Как зовут вашего Бога? Великие аферы XX века** [Электронный ресурс]. — М.: Бестселлер, 2004. - Т.1. — 336 с. — ISBN:5-98158-008-9. — Режим доступа: <http://www.pseudology.org/lokhotron/GolubitskyAferyXXveka.pdf>, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

22. **ОАО «Ютэйр». Годовые отчеты** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://www.utair.ru/about/corporate/investors/inform/ann_rep/, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

23. **Годовой отчет ОАО «АК «Трансаэро» за 2014 год** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://hdinvestments.com/media/reports/-TAER_IFRS_2014_12m_rub_ru.pdf, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

24. **Центр раскрытия корпоративной информации** [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.e-disclosure.ru/poisk-po-kompaniyam>, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

25. **Отчеты о финансовой деятельности ОАО «АК «Трансаэро» за 2012-2014 годы** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.aviaport.ru/digest/2014/04/28/285639.html>, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

26. **Жданов, В.Ю. Модель Альтмана (Z-счет Альтмана). Прогнозирование банкротства бизнеса. Формулы** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://finzz.ru/model-altmana.html>, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

27. **«Мурманские авиалинии» готовятся к продаже** [Электронный ресурс]. — М.: Журнал «Авиатранспортное обозрение». АТО №23, сентябрь 1999. Новости авиакомпаний — Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/-murmanskie-avialinii-gotovyatsya-k-prodazhe>, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

28. **Об утверждении Перечня стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ** [Электронный ресурс]. — Указ Президента РФ от 04.08.2004 № 1009 — Режим доступа: <http://www.consultant.ru/online>, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

г) базы данных, информационно-справочные и поисковые системы

29. **Справочная система ГАРАНТ (интернет-версия)** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.garant.ru/iv>, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

30. **Справочная система Консультант Плюс** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.consultant.ru/online>, свободный, (дата обращения 20.01.2017)

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	Антикризисное управление авиапредприятиями	Компьютерный класс аудитория №456 Компьютерный класс аудитория №458 Лекционная аудитория	Компьютер в комплекте (системный блок +ЖК монитор LG 19 W1952TE) – 13 шт. Информационный киоск Компьютер в	Microsoft Windows 7 Professional Microsoft Windows Office Professional Plus 2007 Acrobat Professional 9 Windows

№ 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.
		№481	комплекте RAMEC STORM Custom W- 13 шт. Мультимедийный проектор Acer X1261 P Принтер HL2140R Brother Экран Ноутбук Benq Joybook R42 15,4 Мультимедийный проектор Mitsubisi XD490U Экран	International Kaspersky Anti-Virus Suite для WKS и FS Konsi- SWOT ANALYSIS Konsi - FOREXSAL

8. Образовательные технологии

В процессе преподавания дисциплины «Антикризисное управление авиапредприятиями», в рамках реализации компетентностного подхода, в учебном процессе используются как классические формы и методы обучения: лекции, практические занятия, так и интерактивные технологии (проблемные лекции, разбор конкретных ситуаций).

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

Контрольные вопросы для проведения входного контроля остаточных знаний по обеспечивающим дисциплинам приведены в п.9.4.

Традиционная лекция составляет основу теоретического обучения и направлена на систематизированное изложение накопленных и актуальных научных знаний. Лекция предназначена для раскрытия состояния и перспек-

тив решения проблем системы воздушного транспорта РФ (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 «Антикризисное управление авиапредприятиями» проводятся в соответствии с учебно-тематическим планом по группам. Цель практических занятий – закрепить теоретические знания, полученные обучающимися на лекциях и в результате самостоятельного изучения соответствующих разделов рекомендуемой литературы, а также приобрести практические навыки по антикризисному управлению авиапредприятием, в том числе выполнения анализа ФСП, диагностике авиапредприятий с расчетом вероятности банкротства, разработке планов финансового оздоровления, внешнего управления, производственных планов (планов движения ВС по ВЛ, производственных программ главных операторов аэропортов) при реализации стратегий восстановления платежеспособности, а также оценки финансовых и специфических рисков принимаемых управленческих решений в процедурах банкротства.

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, так как пониженный по сравнению с реальной ситуацией уровень сложности проблемы способствует формированию на практике навыков использования теории, принципов и методов управления на авиапредприятиях, а также 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.).

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

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.

Выполнение курсовой работы. Курсовая работа по дисциплине «Антикризисное управление авиапредприятиями» представляет собой самостоятельную учебно-исследовательскую работу студента, и ставит цель систематизировать, закрепить и углубить теоретические и практические знания по профилю подготовки и применить эти знания для решения практических задач, развить навыки самостоятельной работы и умения аналитически оценить, защитить и обосновать полученные результаты.

Процесс выполнения курсовой работы включает четыре основных этапа: выбор темы, подбор литературы, сбор информации по объекту исследования и написание работы с доработкой при наличии замечаний со стороны преподавателя.

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

Примерные темы курсовых работ по дисциплине приведены в 9.3.

После выбора темы 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 курсовой работы. Структура и состав курсовой работы представлены в п. 5.7.

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 и учебно-методическое обеспечение самостоятельной работы студентов включают в себя: устные опросы, доклады, компьютерные тесты.

Уровень и качество знаний студентов оцениваются по результатам текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины в виде экзамена в седьмом семестре.

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

Устный опрос проводится на 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.

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

Примерный перечень тем для докладов представлен в п. 9.6.2.

Компьютерный тест – система заданий специфической формы, позволяющая измерить уровень развития компетенций обучающихся, совокупность их представлений, знаний, умений и практического опыта. Содержание тестов для текущего контроля в п. 9.6.4.

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

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.

Защита курсовой работы по дисциплине «Антикризисное управление авиапредприятиями» 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.

Подготовка и защита курсовой работы запланированы на 7 семестр.

Промежуточная аттестация по итогам освоения дисциплины проводится в форме экзамена в 7 семестре, который позволяет оценить уровень освоения компетенций студентом за весь период изучения дисциплины.

Экзамен предполагает решение задачи (п.9.6.5) и ответы на теоретические вопросы из перечня вопросов, вынесенных на эту форму промежуточной аттестации студентов по данной дисциплине (п.9.6.6). К моменту сдачи экзамена должны быть благополучно пройдены предыдущие формы контроля.

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

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

Форма промежуточной аттестации – экзамен (7 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	1	2	1	
Практическое занятие 1	1	2	1	
Лекция 2	1	2	2	
Практическое занятие 2	1	2	2	
Лекция 3	1	2	3	
Практическое занятие 3	1	2	3	
Лекция 4	1	2	4	
Практическое занятие 4	2	3	4	
Лекция 5	2	3	5	
Практическое занятие 5	2	3	5	
Лекция 6	1	2	6	
Практическое занятие 6	2	3	6	
Лекция 7	1	2	7	
Практическое занятие 7	2	3	7	
Лекция 8	1	2	8	
Практическое занятие 8	2	3	8	
Лекция 9	1	2	9	
Практическое занятие 9	2	3	9	
Лекция 10	2	3	10	
Практическое занятие 10	3	3	10	
Лекция 11	3	3	11	
Практическое занятие 11	2	3	11	
Лекция 12	2	3	12	
Практическое занятие 12	2	3	12	
Лекция 13	1	2	13	

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		
Практическое занятие 13	1	2	13	
Лекция 14	2	3	14	
Практическое занятие 14	1	2	14	
Итого по обязательным видам занятий	45	70		
Самостоятельная работа студента				
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»

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 1 балл. Ведение лекционного конспекта – 0,6 балла. Активное участие в обсуждении дискуссионных вопросов в ходе лекции – до 0,4 баллов.

Максимальное число баллов по лекционному занятию равно 2.

Посещение практического занятия оценивается в 0,5 балла. Ведение конспекта на практическом занятии – 0,1. Доклад – до 0,6 балла. Участие в устном опросе и обсуждении доклада – до 0,3 балла. Успешное выполнение тестового задания – 1,5 балла.

Максимальное число баллов по практическому занятию равно 3.

В процессе преподавания дисциплины «Антикризисное управление авиапредприятиями» для текущей аттестации обучающихся используются следующие формы:

- индивидуальный или групповой устный опрос;
- доклады (презентации) по темам;
- расчетные задания;

- компьютерные тесты;
- защиты выполненных заданий.

По итогам освоения дисциплины проводится промежуточная аттестация обучающихся в форме экзамена в седьмом 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;

Сроки промежуточной аттестации определяются графиком учебного процесса. По дисциплине «Антикризисное управление авиапредприятиями» предусмотрен экзамен.

Экзамен проводится в виде решения задачи (п.9.6.5) и собеседования по приведенным вопросам в п.9.6.6.

9.3 Темы курсовых работ по дисциплине

1. Исторический обзор кризисов мировой экономики.
2. Цели и основные категории антикризисного управления.
3. Основные аспекты концепции подготовки менеджеров – специалистов по антикризисному управлению.
4. Волновая теория развития рыночной экономики М. И. Туган-Барановского и Н.Д. Кондратьева.
5. Конъюнктурообразующие факторы для системы воздушного транспорта мира и страны
6. Макроэкономические факторы, определяющие авиационную подвижность населения страны
7. Функциональные зависимости динамики пассажирооборота ГА мира и РФ от динамики макроэкономических показателей.
8. Модели развития организаций Л.Грейнера, И.Азидеса.
9. Основные факторы, функциональные и системные проблемы, обуславливающие возникновение кризисов в развитии авиапредприятия.
10. Основные направления государственного антикризисного регулирования.
11. Формы санации и методы антикризисного регулирования авиакомпаний в странах с развитой рыночной экономикой.

12. Обзор практики и проблем применения 127ФЗ для авиакомпаний РФ.
13. Сравнительный анализ практики антикризисного регулирования деятельности авиакомпаний США и РФ.
14. Основные цели, задачи, функции и методы анализа финансового состояния авиапредприятия.
15. Метод рейтинговой оценки финансового состояния предприятия Р.С. Сайфулина и Г.Г. Кадыкова.
16. Методы и модели диагностики банкротства авиакомпаний
17. Стратегическое планирование, организация процесса стратегического планирования и управления авиапредприятий в условиях кризиса
18. Стратегическое управление авиакомпанией в условиях кризиса.
19. Цель, сроки и последствия введения процедуры внешнего управления (ВУ) для авиапредприятий.
20. Структура и требования к плану внешнего управления (ВУ) авиакомпании.
21. Особенности процедуры ВУ в отношении главных операторов аэропортов – хозяйствующих субъектов естественной монополии
22. Структура и движение парка ВС в период ВУ, особенности финансового планирования и управления инвестициями на ПЛГ ВС авиакомпании в период ВУ
23. Организация процедуры продажи авиапредприятия, особенности процедуры продажи главных операторов аэропортов – хозяйствующих субъектов естественной монополии.
24. Классификация рисков антикризисного управления, оценка эффективности альтернативы риска кредиторами
25. Расчет вероятности банкротства авиапредприятий по моделям Э. Альтмана - Р. Сабато (logit-модель), Д. Чессера.
26. Формирование матриц рисков внешнего управления авиакомпании по критериям Вальда и Гурвица.
27. Критерий обобщенного максимина (пессимизма-оптимизма) Гурвица и использование его в антикризисном управлении авиапредприятиями.
28. Цель, сроки и последствия введения конкурсного производства для авиапредприятий. Функции менеджмента авиапредприятий в процедуре конкурсного производства
29. Особенности процедуры конкурсного производства главных операторов аэропортов как хозяйствующих субъектов естественной монополии
30. Банкротство градообразующих организаций, монополия на рынке трудовых ресурсов.
31. Внешнее управление градообразующими авиапредприятиями
32. Меры по предупреждению банкротства стратегических авиапредприятий.

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

1. Основные макроэкономические показатели страны, оказывающие влияние на объемы транспортной работы авиапредприятий
2. Структура активов бухгалтерского баланса предприятия
3. Структура пассивов бухгалтерского баланса предприятия
4. Отчет о финансовых результатах предприятия
5. Отчет о финансовой деятельности авиапредприятий и организаций воздушного транспорта (форма 67-ГА), структура, основные показатели
6. Формирование чистой прибыли авиапредприятия
7. Амортизация основных средств авиапредприятий, понятие, нормы, методы начисления
8. Налог на добавленную стоимость авиапредприятий, понятие, нормы, методы начисления и возврата
9. Налог на прибыль авиапредприятий, понятие, нормы, распределение по бюджетным уровням
10. Принципы и стандарты финансового учета для формирования учетной политики и финансовой отчетности авиапредприятий, принятия решений на основе данных управленческого учета
11. Структура бизнес-плана предприятия
12. Методы оценки рыночной концентрации

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

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<i>Владение навыками поиска, анализа и использования нормативных и правовых документов в своей профессиональной деятельности (ОПК-1).</i>		
Знает: – систему законодательства, регулирующего отношения несостоятельности (банкротства) юридических лиц РФ; – структуру и основные положения Федерального закона от 26 октября 2002 года № 127-ФЗ с изменениями, актуальными на дату изучения;	1 этап формирования	Называет основные законодательные акты, регулирующие отношения несостоятельности (банкротства) юридических лиц РФ. Называет главы Федерального закона № 127 -ФЗ от 26.10.2002 и формулирует его основные положения.
	2 этап формирования	Называет нормативные

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
–нормативные документы, регулирующие специфику процесса определения несостоятельности и процедур банкротства авиапредприятий	вания	документы, регулирующие специфику процесса определения несостоятельности и процедур банкротства авиапредприятий.
<p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> –использовать базы данных законодательства РФ для поиска правовых документов государственного регулирования отношений несостоятельности (банкротства) юридических лиц РФ; –пользоваться Федеральным законом № 127 - ФЗ от 26.10.2002 при диагностике банкротства авиапредприятий; –выполнять анализ судебной практики процедур банкротства авиапредприятий. 	1 этап формирования	Использует справочные системы «ГАРАНТ», «Консультант Плюс» для поиска правовых документов государственного регулирования отношений несостоятельности (банкротства) юридических лиц РФ. Пользуется актуальной редакцией Федерального закона № 127-ФЗ от 26.10.2002 при диагностике банкротства выбранного авиапредприятия.
	2 этап формирования	Выполняет анализ судебной практики процедур банкротства авиапредприятий по данным электронных ресурсов.
<p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками поиска законодательных актов РФ государственного регулирования отношений несостоятельности (банкротства) юридических лиц РФ; –навыками пользования Федеральным законом № 127 - ФЗ от 26.10.2002 при диагностике банкротства авиапредприятий; –навыками анализ судебной практики процедур 	1 этап формирования	<p>Демонстрирует:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыки поиска законодательных актов РФ государственного регулирования отношений несостоятельности (банкротства) юридических лиц РФ; –навыки пользования Федеральным законом № 127 - ФЗ от 26.10.2002 при диагностике банкротства выбранных авиапредприятий.
	2 этап формирования	Демонстрирует:

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<p>банкротства авиапредприятий;</p> <ul style="list-style-type: none"> – навыками пользования нормативными документами, регулирующие специфику процесса определения несостоятельности и процедур банкротства авиапредприятий. 	<p>вания</p>	<ul style="list-style-type: none"> –навыки анализа судебной практики процедур банкротства авиапредприятий; –навыки пользования нормативными документами, регулирующие специфику процесса определения несостоятельности и процедур банкротства авиапредприятий.
<p><i>Владение навыками поэтапного контроля реализации бизнес-планов и условий заключаемых соглашений, договоров и контрактов умением координировать деятельность исполнителей с помощью методического инструментария реализации управленческих решений в области функционального менеджмента для достижения высокой согласованности при выполнении конкретных проектов и работ (ПК-7).</i></p>		
<p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> – структуру и требования к планам финансового оздоровления (ФО) и внешнего управления (ВУ) авиапредприятий; –методы организационного проектирования авиапредприятий в условиях реализации процедур банкротства; – методы координации инвестиционной и производственной деятельности авиакомпаний условиях реализации процедур банкротства. –особенности правового статуса и реализации процедур банкротства стратегических и градообразующих предприятий. 	<p>1 этап формирования</p>	<p>Называет статьи №127-ФЗ, определяющие требования к планам ФО и ВУ. Называет основные разделы и этапы реализации плана ВУ (бизнес-плана). Обосновывает использование совокупности методов организационного проектирования авиапредприятий в условиях реализации процедур банкротства.</p>
	<p>2 этап формирования</p>	<p>Называет основные методы координации инвестиционной и производственной деятельности авиакомпании на этапах реализации процедур банкротства. Называет статьи §§2,5 главы IX №127-ФЗ, определяющие требования к процедурам банкротства</p>

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
		стратегических и градообразующих предприятий.
<p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> –обосновывать производственные планы авиапредприятий, находящихся в процедурах ФО или ВУ; –использовать методы организационного проектирования для разработки реальных структур управления авиапредприятий, находящихся в процедуре ВУ; –осуществлять распределение полномочий и ответственности персонала авиапредприятий, находящихся в процедурах ФО или ВУ на основе их делегирования; –учитывать особенности правового статуса и сроки реализации процедур банкротства стратегических и градообразующих предприятий. 	1 этап формирования	Разрабатывает план движения ВС на ВЛ авиакомпании и производственную программу главного оператора аэропорта, находящихся в процедурах ФО или ВУ. Формирует блок-схему структуры управления авиакомпании, находящейся в процедуре ВУ.
	2 этап формирования	Осуществляет корректировку органограммы авиакомпании, находящейся в процедуре ВУ. Руководствуется статьями §§2,5 главы IX №127-ФЗ – регулирующими особенности правового статуса и сроки реализации процедур банкротства стратегических и градообразующих предприятий, Указом Президента РФ от 04.08.2004 №1009.
<p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками разработки производственных планов авиапредприятий, находящихся в процедурах ФО и ВУ; –навыками организационного проектирования авиапредприятий; –навыками организации и координации взаимодей- 	1 этап формирования	Разрабатывает производственные планы авиапредприятий, обеспечивающие реализацию планов ФО и ВУ. Разрабатывает структуру управления авиакомпании, находящейся в процедуре ВУ.
	2 этап формирования	Использует органограмму для распределения пол-

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<p>ствия персонала авиакомпании в условиях ВУ;</p> <p>–навыками работы с нормативными документами, регулируемыми процедуры банкротства авиапредприятий, признанными стратегическими и/или градообразующими.</p>		<p>номочий и ответственности персонала авиакомпании за реализацию производственных показателей плана ВУ.</p> <p>Определяет соответствие авиапредприятия требованиям нормативных документов, регулирующих процедуры банкротства, стратегических и градообразующих предприятий.</p>
<p><i>Способность оценивать воздействие макроэкономической среды на функционирование организаций и органов государственного и муниципального управления, выявлять и анализировать рыночные и специфические риски, а также анализировать поведение потребителей экономических благ и формирование спроса на основе знания экономических основ поведения организаций, структур рынков и конкурентной среды отрасли (ПК-9).</i></p>		
<p>Знает:</p> <p>–показатели и методы оценки воздействия макроэкономической среды на функционирование мировой и национальных систем воздушного транспорта в условиях кризиса;</p> <p>–экономические основы поведения авиапредприятий на рынках воздушных перевозок различной структуры и уровня конкуренции в условиях кризиса;</p> <p>–методы решения задачи формирования рациональных структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании в условиях кризиса (процедур банкротства).</p>	<p>1 этап формирования</p>	<p>Обосновывает набор основных макроэкономических показателей, оказывающих воздействие на функционирование мировой и национальных систем воздушного транспорта в условиях кризиса.</p> <p>Определяет структуру рынков воздушных перевозок и специфические риски экономического поведения на них авиапредприятий в условиях кризиса (процедур банкротства).</p>
	<p>2 этап формирования</p>	<p>Называет методы решения задачи формирования рациональных структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании в условиях кризиса (процедур банкротства).</p>

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> –выполнять исследование и прогнозирование рынка АТП авиакомпании в зависимости от динамики макроэкономических показателей мира и страны; –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. 	1 этап формирования	<p>Решает задачи получения функциональных зависимостей динамики рынка АТП от динамики ВВП страны по ППС в условиях кризиса.</p> <p>Формирует матрицу величин CR и НИ для сегментов мирового (странового) рынка воздушных перевозок.</p>
	2 этап формирования	<p>Разрабатывает матрицу рыночных и специфических рисков менеджмента авиакомпании для принятия управленческих решений при решении задачи формирования рациональной структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании в условиях кризиса (процедур банкротства).</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 в условиях кризиса (процедур банкротства).</p> <p>Разрабатывает таблицу прогнозных показателей рынка АТП выбранной авиакомпании.</p>
	2 этап формирования	<p>Разрабатывает матрицу рыночных и специфических рисков кредиторов и арбитражных управляющих авиакомпании при реализации процедур банкротства, в том числе</p>

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
		процедуры конкурсного производства.
<i>Владение навыками количественного и качественного анализа информации при принятии управленческих решений, построения экономических, финансовых и организационно-управленческих моделей путем их адаптации к конкретным задачам управления (ПК-10).</i>		
<p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> –основные причины финансовой несостоятельности (банкротства) авиакомпаний; –методы анализа конечных финансовых показателей авиапредприятий; –методы и модели анализа финансового состояния (ФСП) и финансовой устойчивости авиапредприятий. 	1 этап формирования	<p>Называет основные причины финансовой несостоятельности (банкротства) авиакомпаний.</p> <p>Называет основные методы анализа конечных финансовых показателей авиапредприятий.</p>
	2 этап формирования	<p>Называет основные методы и модели анализа финансового состояния и устойчивости авиапредприятий.</p>
<p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> –определять избыток / недостаток провозных емкостей авиакомпании и их причины; –использовать методы горизонтального, вертикального, факторного и трендового анализа конечных финансовых показателей авиапредприятий; –использовать методы и модели анализа ФСП и финансовой устойчивости авиапредприятий. 	1 этап формирования	<p>Разрабатывает таблицу структуры и движения парка ВС авиакомпании, находящейся в процедурах ФО или ВУ.</p> <p>Определяет типы ВС и рациональные условия их лизинга для планов процедур ФО и/или ВУ авиакомпании.</p> <p>Разрабатывает матрицу анализа конечных финансовых показателей авиапредприятий.</p>
	2 этап формирования	<p>Определяет порог рентабельности и запас финансовой устойчивости авиапредприятия.</p> <p>Заполняет стандартную матрицу соотношения финансовых состояний и финансовых стратегий</p>

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
		как для авиакомпании, так и для главного оператора аэропорта – хозяйствующего субъекта естественной монополии.
<p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками анализа финансовой и статистической отчетности авиапредприятий для диагностики причин финансовой несостоятельности (банкротства) конкретной авиакомпании; –навыкам формирования рациональной структуры парка ВС авиакомпании в процедурах ФО и ВУ; –навыками анализа конечных финансовых показателей авиапредприятий; – навыками анализа ФСП и финансовой устойчивости авиапредприятий. 	1 этап формирования	<p>Решает задачи анализа финансовой отчетности и диагностики вероятности банкротства авиапредприятий с использованием двухфакторной и пятифакторной моделей Э. Альтмана.</p> <p>Определяет типы ВС и рациональные условия их лизинга для планов процедур ФО или ВУ авиакомпании, исходя из критерия минимума эксплуатационных расходов.</p>
	2 этап формирования	<p>Формирует матрицу сравнительного ретроспективного анализа рентабельности продаж, чистой рентабельности авиапредприятий, прошедших процедуры банкротства.</p> <p>Определяет стратегию выхода авиапредприятия из кризиса, используя заполненную матрицу соотношения финансовых состояний и финансовых стратегий.</p>
<i>Умение применять основные принципы и стандарты финансового учета для формирования учетной политики и финансовой отчетности организации, навыков управления затратами и принятия решений на основе данных управленческого учета (ПК-14).</i>		
<p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> –методы анализа ликвидности бухгалтерского балан- 	1 этап формирования	Называет методы анализа структуры и ликвидности баланса.

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<p>са предприятия;</p> <ul style="list-style-type: none"> –методы и модели оценки и прогнозирования вероятности банкротства авиапредприятий; -особенности процедур банкротства главных операторов аэропортов как хозяйствующих субъектов естественной монополии; –методы анализа рыночных и специфических рисков процедур банкротства; –источники формирования фонда погашения кредиторской задолженности авиапредприятия в процедурах ФО и ВУ. 	<p>2 этап формирования</p>	<p>Называет методы и модели оценки и прогнозирования вероятности банкротства авиапредприятий.</p> <p>Называет особенности процедур банкротства главных операторов аэропортов</p> <p>Называет основные источники формирования фонда погашения кредиторской задолженности.</p>
<p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> —использовать методы анализа ликвидности бухгалтерского баланса авиапредприятия; – использовать методы и модели оценки и прогнозирования вероятности банкротства авиапредприятий, с учетом особенностей процедур банкротства главных операторов аэропортов; –проводить анализ рыночных и специфических рисков процедур банкротства для принятия управленческих решений собственниками и кредиторами авиакомпаний; –использовать источники формирования фонда погашения кредиторской задолженности и инструменты 	<p>1 этап формирования</p> <p>2 этап формиро-</p>	<p>Формирует матрицы сравнительного и коэффициентного анализа ликвидности баланса авиапредприятия.</p> <p>Выполняет расчет вероятности банкротства авиапредприятия с использованием моделей Э.Альтмана – Р.Сабаты, Д.Чессера, Д.Фулмера.</p> <p>Руководствуется статьями §6 главы IX №127-ФЗ – регулирующими особенности процедур банкротства субъектов естественных монополий и Постановлением Правительства РФ от 22.07.2009 г. №599.</p> <p>Выполняет общий анализ рыночных и специфических рисков функциони-</p>

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
управления им в целях восстановления платежеспособности авиапредприятия в процедурах ФО и ВУ.	вания	рования авиакомпания в процедурах ФО и ВУ, Производит предварительное планирование источников погашения кредиторской задолженности в процедурах ФО и ВУ.
<p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками анализа ликвидности бухгалтерского баланса; –навыками оценки и прогнозирования вероятности банкротства авиапредприятий, с учетом особенностей процедур банкротства главных операторов аэропортов; –навыками анализа рыночных и специфических рисков процедур банкротства для принятия управленческих решений собственниками и кредиторами авиакомпании; –навыками формирования фонда погашения кредиторской задолженности и управления им в целях восстановления платежеспособности авиапредприятия в процедурах ФО и ВУ. 	1 этап формирования	Формирует ретроспективные матрицы сравнительного и коэффициентного анализа ликвидности баланса авиапредприятий, прошедших процедуры банкротства.
	2 этап формирования	<p>Формирует матрицу сравнительного анализа вероятности банкротства авиапредприятий, определенную по различным моделям.</p> <p>Используя критерии Валь-да, Сэвиджа, Гурвица разрабатывает матрицу анализа рыночных и специфических рисков для принятия управленческих решений собственниками и кредиторами авиакомпании по реализации процедур банкротства.</p> <p>Разрабатывает план-программу и графики погашения кредиторской задолженности, с восстановлением платежеспособности авиапредприятия в сроки, предусмотренные планами ФО и/или ВУ.</p>

9.5.1 Описание шкал оценивания

Шкала оценивания курсовой работы показана в таблице.

Наименование этапа выполнения курсовой работы	Максимальное количество баллов	Шкала оценивания
Этап 1. Выдача задания на курсовую работу	–	–
Этап 2. Выполнение раздела 1 «Характеристика авиакомпании»	10	0,5 балла снимается за ошибку в расчете показателя, 1 балл снимается за отсутствие расчетного показателя, 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 3. Выполнение раздела 2 «Рынок и конкуренция авиакомпании»	5	
Этап 4. Выполнение раздела 3 «Деятельность в сфере маркетинга менеджмента авиакомпании»	30	
Этап 5. Выполнение раздела 4 «Организационная структура, структура управления и характеристика персонала авиакомпании».	5	
Этап 6. Выполнение раздела 5. «Краткие сведения по плану внешнего управления имуществом авиакомпании»	5	
Этап 7. Выполнение раздела 6. «Мероприятия по восстановлению платежеспособности авиакомпании»	5	
Этап 8. Оформление курсовой работы	5	1-3 балла снимаются за небрежность оформления текста, 1-2 балла снимаются за небрежность оформления использованных источников
Этап 8. Представление к защите курсовой работы	5	За каждый просроченный день по не уважительной

Наименование этапа выполнения курсовой работы	Максимальное количество баллов	Шкала оценивания
		причине снимается 0,5 балла.
Итого выполнение курсовой работы	70	
Защита курсовой работы	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 курсовой работе	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 количество баллов («экзамен не сдан») – 15.

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.

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 студентом 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 самостоятельно 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 ин-

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 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 освоения дисциплины

9.6.1 Примерный перечень контрольных вопросов для проведения устного опроса

1. Две формы развития социально-экономической системы
2. Основные факторы и признаки кризиса в экономике
3. Сущность антикризисного управления как особого типа управления
4. Экономический механизм возникновения кризисного состояния
5. Сущность волновой теории развития рыночной экономики
6. Фазы большого цикла конъюнктуры
7. Перечислите процедуры банкротства, согласно №127 -ФЗ

8. Сущность и цели процедуры наблюдения
9. Фиктивное и преднамеренное банкротство как состав преступления
10. Цель, сроки и последствия введения конкурсного производства для авиапредприятий.
11. Конкурсная масса авиапредприятия
12. Особенности процедуры конкурсного производства главных операторов аэропортов
13. Конкурсный управляющий, права, обязанности, назначение
14. Функции менеджмента авиапредприятий в процедуре конкурсного производства

9.6.2 Примерный перечень тем для докладов

1. Модели развития организаций Л.Грейнера, И.Азидеса
2. Двойственность природы авиапредприятия
3. Основные факторы, функциональные и системные проблемы, обуславливающие возникновение кризисов в развитии авиапредприятия
4. Основные направления государственного антикризисного регулирования
5. Формы санации и методы антикризисного регулирования авиакомпаний в США
6. Антикризисный процесс, категории и процессы системы антикризисного управления
7. Классификация рисков антикризисного управления
8. Принятие решений арбитражными управляющими в условиях неопределенности
9. Критерий обобщенного максимина (пессимизма-оптимизма) Гурвица и использование его в антикризисном управлении авиапредприятиями

9.6.3 Примерные задания на разбор конкретных ситуаций (РКС)

1. В таблице 1 представлен анализ основных производственных и финансовых показателей деятельности ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО» (ОАО «АК «Трансаэро») в 2012-2014 годах, в таблицах 2 и 3 – результаты анализа ликвидности баланса авиакомпании.

Необходимо: 1) по ретроспективным данным произвести диагностику и анализ причин кризисного состояния предприятия в 2014 году; 2) предложить стратегию выхода из кризиса и восстановления платежеспособности авиакомпании на 2015-2017 годы.

Таблица 1

Анализ основных производственных и финансовых показателей деятельности ОАО «АК «Трансаэро» в 2012-2014 годах

№ п/п	Показатели	Единицы измерения	2012	2013	2014	CAGR (%)
1	Предельный пассажирооборот	млн. кресло-км	49718	56236,7	56348,8	4,26
2	Выполненный пассажирооборот	млн. пасс. км	41003,9	47018,2	47066,4	4,70
3	Перевозка пассажиров	тыс. чел.	10327,6	12500	13198,6	8,52
4	Налет ВС	час	240222	268161	292100	6,73
5	Средняя дальность перевозки	км	3970,3	3761,5	3566,0	-3,52
№ п/п	Показатели	Единицы измерения	2012	2013	2014	CAGR %
6	Эксплуатационные доходы	млн. руб.	97 610	109 691	117 313	6,32
7	Эксплуатационные расходы	млн. руб.	82 898	112 579	109 451	9,70
8	Эксплуатационная прибыль	млн. руб.	14 712	-2 888	7 862	(-245,9)
9	Эффективность управления	%	15,1	-2,6	6,7	
10	Чистая прибыль	млн. руб.	901	(16 400)	(19 322)	-377,8
11	Чистая рентабельность	%	0,9	-15,0	-16,5	

Таблица 2

Платежная матрица ОАО «АК «Трансаэро» в 2010-2014 годах

№ п/п	Платежный излишек (+), недостаток (-)	2010	2011	2012	2013	2014
1	А1-П1 (млн. руб.)	-9 824,9	-16 408,9	-16 821,1	-28 779,4	-44 512,2
2	А2-П2 (млн. руб.)	13 095,0	17 585,8	18 390,9	-1 168,4	-91 532,6
3	А3-П3 (млн. руб.)	-2 598,4	-4 696,3	-4 294,7	-12 942,1	-21 689,2
4	А4-П4 (млн. руб.)	1 080,2	2 323,9	2 963,2	39 061,1	91 533,3

Таблица 3

Коэффициентный анализ ликвидности баланса ОАО «АК «Трансаэро» в 2010 –2014 годах

№ п/п	Коэффициент ликвидности	Рекомендуемые значения	Годы					CAGR 2012/2014 %
			2010	2011	2012	2013	2014	
1	- абсолютной	0,2-0,7	0,14	0,11	0,049	0,036	0,039	-7,3
2	- срочной	≥ 1	1,06	1,06	1,035	0,57	0,17	-45,2
3	- текущей	≥ 2	1,24	1,1	1,07	0,64	0,23	-40,1

9.6.4 Примерное содержание тестов для текущего контроля

1. Антикризисное управление – это:

1) система юридических и организационно-управленческих мер по диагностике, предупреждению, нейтрализации и преодолению кризисных явлений и их причин на всех уровнях экономики;

2) стратегия развития предприятия;

3) особый тип управления, предусматривающий применение антикризисных процедур на микроуровне, применительно к конкретному предприятию, находящемуся в стадии кризиса;

4) комплексный анализ финансово-экономического состояния предприятия для установления методов его финансового оздоровления;

2. Целями антикризисного управления являются:

1) экономический рост предприятия и его дальнейшее стабильное развитие;

2) разработка и реализация системы мероприятий, направленных на выход предприятия из кризисного состояния;

3) стратегическое планирование и развитие предприятия;

4) приобретение знаний и навыков, необходимых для успешного функционирования производства и процветания фирмы;

3. Основные категории антикризисного управления:

1) диагностика причин возникновения кризисных ситуаций в экономике и финансах предприятия;

2) комплексный анализ финансово-экономического состояния предприятия для установления методов его финансового оздоровления;

3) качественные изменения в структуре объекта;

4) выработка процедур антикризисного управления и их реализация.

4. Концепция подготовки антикризисных управляющих включает три основных аспекта:

1) управленческий;

2) профессиональный;

3) личностный;

4) социальный.

5. Выделите центральную формулу менеджмента:

1) $K_{тл} = (A_0 - НДС) / Об$;

2) $ВЕР = FC / P - AVC$;

3) $P = AVC$;

4) $ЧДПп = ДПп - ДПо$.

6. Под экономическим механизмом принято понимать:

1) стечение обстоятельств, ситуация, положение вещей, способное влиять на исход какого-либо дела;

2) цепь последовательных экономических явлений;

3) смену повышательной тенденции развития социально-экономической системы понижательной;

4) систему мер, основанную на использовании моделей финансового равновесия в долгосрочном периоде;

7. На каких стадиях жизненного цикла предприятия могут возникнуть кризисные ситуации?

1) рост, спад;

2) на всех;

3) зрелость, становление;

4) момент зарождения;

8. Экономическая конъюнктура – это:

1) совокупность признаков, отражающих состояние экономики в определенный период, сложившаяся экономическая обстановка, характеризующаяся определенными показателями состояния мировой и национальной экономик;

2) стечение обстоятельств, ситуация, положение вещей, способное влиять на исход какого-либо дела;

3) медленные, постепенные изменения в структуре объекта;

4) направление и степень изменения совокупности элементов хозяйственной жизни по сравнению с предшествующим моментом.

9. К показателям рыночной концентрации относятся:

1) коэффициент рыночной концентрации (CR);

2) количество составленного расписания движения воздушных судов;

3) индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (НИ);

4) теорема Модильяни-Миллера.

10. Конъюнктурный цикл, согласно теории циклов и кризисов, представляет собой:

1) две формы развития социально-экономической системы;

2) совокупность двух волн: «повышательной» и «понижательной»;

3) направления потоков денежных средств;

4) совокупность сведений о состоянии объекта управления.

11. «Большой цикл конъюнктуры» включает в себя следующие фазы:

1) стагнация;

2) кризис;

3) депрессия;

4) подъём.

12. Что понимается под кризисом организации?

1) процедура банкротства, применяемая к должнику для восстановления его платёжеспособности и погашения задолженности в соответствии с графиком её погашения;

2) маловероятная, но масштабная по последствиям ситуация, в которой создаётся угроза не только разлада между её членами организации, но и развала всей её структуры;

3) возможность наступления событий с отрицательными последствиями в результате определённых решений или действий;

4) недостаточность ликвидных активов для погашения в любой момент всех краткосрочных обязательств.

13. Признаками кризисного состояния в компании являются:

1) сокращение размера страховых и сезонных запасов товароматериальных ценностей;

2) снижение уровня рентабельности;

3) стремительное сокращение размера прибыли;

4) рост дебиторской задолженности.

14. Определите и расставьте моменты кризисов, которые соответствуют стадиям организационного развития, как это сделал Л. Грейнер в своей модели жизненного цикла организации.

- 1) кризис лидерства, автономии, контроля, от бюрократизма, границ;
- 2) кризис лидерства, юности, зрелости, старости, контроля;
- 3) кризис автономии, контроля, рождения, границ, персонала;
- 4) кризис лидерства, автономии, границ, контроля.

15. Понятие «кризис на авиапредприятии» включает в себя:

1) множество взаимосвязанных ситуаций, повышающих сложность и риск управления;

2) процесс изменения, разрушения сложившейся структуры связей, отношений, выходом из которого может стать либо заново сформированная структура связей, отношений, либо ликвидация предприятия;

3) механизм, который является толчком к смене эволюции на революцию;

4) реорганизационные процедуры, направленные на поддержание деятельности и оздоровления предприятия-должника с целью предотвращения его ликвидации;

16. Из совокупности проблем, обуславливающих возникновение кризисов в функционировании авиапредприятия, выделяют:

- 1) функциональные;
- 2) системные;
- 3) недостаточное знание конъюнктуры рынка;
- 4) отсутствие долговременной стратегии.

17. Различают следующие типы кризисов:

- 1) стратегический;
- 2) кризис результатов;
- 3) кризис ликвидности;
- 4) тактический.

18. Существующие фазы кризиса:

- 1) снижение рентабельности и объёмов прибыли;
- 2) дефицит оборотных средств, приостановка поставок в кредит;
- 3) убыточность производства;
- 4) истощение или отсутствие резервных фондов;

19. Глубина кризисного состояния и продолжительность периода, в течение которого оно наступает, зависит от:

- 1) соотношения количества и силы исходных экономических явлений;
- 2) числа и степени влияния агентов внешней и внутренней среды;
- 3) интенсивности процесса возникновения промежуточных экономических явлений;
- 4) все перечисленные варианты.

20. К основным направлениям государственного антикризисного регулирования относятся:

1)совершенствование законодательной базы о несостоятельности (банкротстве) предприятий;

2)осуществление мер по оздоровлению (санации) жизнеспособных предприятий, включая оказание государственной поддержки неплатежеспособным предприятиям и привлечение инвесторов для участия в оздоровлении этих предприятий;

3)создание института арбитражных управляющих;

4) все перечисленные варианты.

21. Укажите виды деятельности предприятия:

1)контрольная;

2)основная;

3)финансовая;

4)инвестиционная.

22.Инструментами финансового анализа служат следующие различные формы финансовой и статистической отчетности авиапредприятий:

1)счёт-квитанция по всем видам деятельности;

2)бухгалтерский баланс (форма № 1);

3)отчёт о финансовых результатах (форма № 2);

4)отчёт о финансовой деятельности авиапредприятий и организаций воздушного транспорта (форма № 67 ГА).

23.Цель финансового анализа:

1)раздельное управление денежным потоком и прибылью;

2)получение небольшого числа ключевых параметров, дающих объективную картину финансового состояния предприятия, его прибылей и убытков, изменений в структуре активов и пассивов;

3) оптимизация денежного потока;

4) обеспечение максимальной прибыли.

24.Основными функциями финансового анализа являются:

1)объективная оценка финансового состояния, финансовых результатов, эффективности и деловой активности анализируемой компании;

2)выявление факторов и причин достигнутого состояния и полученных результатов;

3)подготовка и обоснование принимаемых управленческих решений в области финансов;

4) все перечисленные варианты.

25.При проведении финансового анализа используются следующие основные методы исследования финансовых отчетов:

1)параллельный;

2)горизонтальный (временной);

3)вертикальный (структурный);

4)сравнительный;

26.Финансовое состояние предприятия – это:

1)излишек оборотных средств при полном покрытии текущей задолженности;

2) сумма оборотных средств, необходимых для обеспечения платежеспособности предприятия;

3) экономическая категория, отражающая состояние капитала в процессе его кругооборота;

4) способность субъекта хозяйствования к саморазвитию на фиксированный момент времени, внешним проявлением которого выступает платежеспособность;

27. Основными задачами анализа финансового состояния предприятия (ФСП) являются:

1) определение порога рентабельности (точки безубыточности);

2) своевременное выявление и устранение недостатков в деятельности предприятия, поиск резервов улучшения (ФСП) и повышение его платёжеспособности;

3) разработка конкретных мероприятий, направленных на более эффективное использование финансовых ресурсов и улучшение (ФСП).

4) все перечисленные варианты.

28. В мировом авиатранспортном бизнесе, для оценки экономической эффективности функционирования авиапредприятий, применяется показатель:

1) рентабельности основных средств;

2) рентабельности продаж;

3) рентабельности собственного капитала;

4) оборачиваемости собственного капитала.

29. Расчёт рентабельности продаж производится по формуле:

1) выручка от реализации / дебиторская задолженность;

2) эксплуатационная прибыль / эксплуатационные доходы • 100%;

3) прибыль / итог баланса;

4) выручка от реализации / итог баланса.

30. Для данных коэффициентов укажите соответствующие нормативные значения.

1) Ктл – 2; Кос - 2,1; Кфн – 2,6; Куп – 1,2;

2) Ктл – 2; Кос - 0,1; Кфн – 1,6; Куп – 1,6;

3) Ктл – 2; Кос - 0,1; Кфн – 0,6; Куп – 1,0;

4) Ктл – 2; Кос - 0,0; Кфн – 0,6; Куп – 1,0.

31. Основанием для признания структуры баланса предприятия неудовлетворительной является выполнение следующих условий:

1) коэффициент текущей ликвидности на конец отчетного периода имеет значение менее 2; коэффициент обеспеченности собственными средствами на конец отчетного периода имеет значение менее 0,1;

2) коэффициент абсолютной ликвидности на начало отчетного периода имеет значение менее 0,2;

3) коэффициент покрытия на конец отчетного периода имеет значение менее 2;

4) все перечисленные варианты;

32. Уравнения моделей Альтмана (Z-счёт) имеют следующий вид:

1) $Z = 0,53 \times X1 + 0,13 \times X2 + 0,18 \times X3 + 0,16 \times X4$;

2) $Z = 1,2 \times X1 + 1,4 \times X2 + 3,3 \times X3 + 0,6 \times X4 + 1,0 \times X5$;

3) $Z = 0,717 \times X1 + 0,847 \times X2 + 3,107 \times X3 + 0,42 \times X4 + 0,995 \times X5$;

4) $Z = -0,3877 - 1,0736 \times X1 + 0,05779 \times X2$.

33. Стратегический план – это

1) определение структуры итоговых финансовых показателей с оценкой влияния каждой позиции отчетности на результат в целом;

2) набор корректируемых в зависимости от изменений внешней среды и внутренней среды действий и решений руководства, предназначенных для достижения целей предприятия;

3) оценка достоверности текущего финансового учета и отчетности, база для выдвижения гипотез о закономерностях и возможном неустойчивом финансово-экономическом состоянии;

4) расчет количественных отношений данных отчетности, определение взаимосвязи показателей.

34. Из предложенных вариантов ответов укажите определение стратегического планирования:

1) процесс создания и поддержания стратегического соответствия между целями компании, её потенциальными возможностями и шансами на успех в условиях рынка;

2) разработка функциональных стратегий, предназначенных для того, чтобы обеспечить предприятию реализацию сформулированной собственником и высшим менеджментом миссии;

3) получение небольшого числа ключевых параметров, дающих объективную картину финансового состояния предприятия, его прибылей и убытков, изменения в структуре активов и пассивов;

4) все перечисленные варианты.

35. Какие типы генеральных стратегий авиакомпаний существуют (выделите варианты):

1) управления кредиторской задолженностью; выживания; динамического роста;

2) предпринимательская; динамического роста; обновления;

3) ликвидационная; сохранения достигнутого уровня прибыльности; выживания;

4) ограниченного роста; управления дебиторской задолженностью;

36. Финансовое оздоровление это:

1) процедура банкротства, применяемая к должнику для восстановления его платежеспособности и погашения задолженности в соответствии с графиком ее погашения;

2) система мер, основанная на использовании моделей финансового равновесия в долгосрочном периоде;

3) система мер, направленная на уменьшение текущих внешних и внутренних финансовых обязательств предприятия и на увеличение денежных активов;

4) все перечисленные варианты.

37. На какой срок вводится финансовое оздоровление?

1) не более чем на 1 год;

2) не более чем на 2 года;

3) не более чем на 3 года;

4) не более чем на полгода.

38. Внешнее управление вводится на срок:

1) не более 12 месяцев;

2) не более 6 месяцев;

3) не более 10 месяцев;

4) не более 18 месяцев.

39. Внешнее управление может быть продлено на срок:

1) не более 12 месяцев;

2) не более 6 месяцев;

3) 18 месяцев.

4) 10 месяцев.

40. Субъект естественной монополии считается неспособным удовлетворить требования кредиторов, если:

1) обязательства и (или) обязанность не исполнены им в течение десяти месяцев с даты, когда они должны были быть исполнены;

2) обязательства и (или) обязанность не исполнены им в течение шести месяцев с даты, когда они должны были быть исполнены;

3) план внешнего управления не поступил на рассмотрение в арбитражный суд в течение шести месяцев с даты его утверждения собранием кредиторов;

4) требования кредиторов по денежным обязательствам и об уплате обязательных платежей к должнику – субъекту естественной монополии составляют не менее миллиона рублей.

9.6.5 Примерный перечень вопросов для проведения промежуточной аттестации в форме экзамена

1. Антикризисное управление как тип управления.

2. Отчет внешнего управляющего по результатам процедуры.

3. Модель движения денежных потоков предприятия.

4. Классификация факторов, обуславливающих финансовую несостоятельность (банкротство) авиапредприятий.

5. Стадии экономического кризиса. Функции кризиса в развитии социально-экономических систем. Экономический механизм кризисного состояния.

6. Структура финансового раздела плана внешнего управления авиакомпаниями

7. Стратегические аспекты антикризисного управления. Миссия, система целей, анализ микро и макросреды, классификация антикризисных стратегий авиапредприятия.

8. План продаж (маркетинга) как один из разделов плана внешнего управления авиапредприятия.

9. Экономическая формула кризиса. Коэффициент текущей ликвидности, формула, экономическое содержание, использование.

10. Процедура мирового соглашения, цели, порядок введения и реализации.

11. Анализ финансового состояния и классификация финансовых стратегий авиапредприятия.

12. Права и обязанности третьих лиц в процедуре финансового оздоровления.

13. Понятие финансового состояния предприятия (ФСП). Основные задачи анализа ФСП. Методы маржинального и коэффициентного анализа.

14. Требования к содержанию плана внешнего управления. Конкурсные кредиторы, их права в процедуре банкротства.

15. Финансовые результаты деятельности авиапредприятия. Условия ликвидности баланса, коэффициент абсолютной ликвидности.

16. Организация подготовки плана внешнего управления внешним управляющим.

17. Организация процесса стратегического планирования авиакомпании, находящейся в процедуре банкротства.

18. Процедура финансового оздоровления, особенности процедуры с участием третьих лиц. Административный управляющий, требования, права и обязанности.

19. Финансовая деятельность авиапредприятия. Потоки денежных средств по финансовой деятельности.

20. Процедура внешнего управления, цели, порядок введения и реализации.

21. Управление денежными потоками авиапредприятия, график восстановления платежеспособности в процедуре внешнего управления.

22. Процедура наблюдения, сущность и задачи. Права и обязанности временного управляющего в процедуре наблюдения.

23. Две формы развития социально-экономической системы. Жизненный цикл предприятия, природа и характерные особенности его кризисного состояния.

24. Продажа предприятия - должника, порядок и технология.

25. Практика арбитражного управления и деятельности арбитражных судов в РФ.

26. Очередность удовлетворения требований кредиторов в процедуре конкурсного производства авиакомпании

27. Блок-схема системы и последовательность реализации процессов антикризисного управления.

28. Основные аспекты концепции подготовки менеджеров - специалистов по антикризисному управлению. Требования к арбитражным управляющим, их права и обязанности.

29. Основные категории антикризисного управления. Антикризисный процесс, антикризисное регулирование и управление.

30. Саморегулируемые организации арбитражных управляющих, их права и обязанности в процедуре банкротства.

31. Понятие конъюнктуры. Основные методы прогнозирования экономической конъюнктуры при антикризисном управлении.

32. Оценка возможности и прогнозирование банкротства авиакомпаний по моделям Э. Альтмана.

33. Оценка финансового состояния предприятия-должника, цели, функции и используемые методы финансового анализа. Оценка порога рентабельности и запаса финансовой устойчивости предприятия.

34. Расчет вероятности банкротства авиакомпании по модели Э. Альтмана – Р. Сабата.

35. Расчет вероятности банкротства авиакомпании по модели Д. Чессера

36. Расчет вероятности банкротства авиакомпании по модели Д. Фулмера.

37. Процедура финансового оздоровления. Управление должником в процедуре финансового оздоровления.

38. Очередность удовлетворения требований кредиторов.

39. Процедура внешнего управления, порядок введения, мораторий на удовлетворение требований кредиторов.

40. График погашения задолженности в процедуре финансового оздоровления авиакомпании

41. Понятие кризиса. Признаки несостоятельности (банкротства) юридических лиц.

42. Понятие монополии на рынке трудовых ресурсов. Банкротство градообразующих авиапредприятий.

43. Понятие естественной монополии. Особенности процедур банкротства главных операторов аэропортов как хозяйствующих субъектов естественной монополии.

42. Особенности процедуры внешнего управления естественных монополий.

43. Типы, стадии развития и фазы кризиса. Модель развития организаций по Л. Грейнеру.

44. Банкротство стратегических предприятий.

45. Цель, сроки и последствия введения внешнего управления авиапредприятия. Менеджмент авиапредприятия, находящегося в процедуре внешнего управления, основные особенности.

46. Основные направления государственного антикризисного регулирования.

47. Процедура конкурсного производства авиапредприятий, цели и задачи. Особенности процедуры конкурсного производства главных операторов аэропортов как хозяйствующих субъектов естественной монополии.

9.6.6 Примерный перечень задач для проведения промежуточной аттестации в форме экзамена

1. Выполнить анализ деловой активности авиапредприятия по выбору
2. Выполнить анализ ликвидности баланса авиапредприятия по выбору, на конец любого года
3. Рассчитать величины коэффициентов текущей ликвидности авиапредприятия по выбору и построить график их динамики за пятилетний период
4. Рассчитать величины коэффициентов обеспеченности собственными средствами авиапредприятия по выбору и построить график их динамики за пятилетний период
5. Рассчитать величины коэффициентов абсолютной ликвидности авиапредприятия по выбору и построить график их динамики за пятилетний период
6. Рассчитать величины чистых активов авиапредприятия по выбору и построить график их динамики за пятилетний период
7. Произвести факторный анализ чистой прибыли авиапредприятия по выбору за любые пять лет
8. Выполнить расчёт показателей рентабельности продаж авиапредприятия по выбору за любые пять лет и построить диаграмму их динамики
9. Выполнить расчёт показателей чистой рентабельности авиапредприятия по выбору за любые пять лет и построить диаграмму их динамики
10. Определить величины порога рентабельности и запаса финансовой устойчивости авиапредприятия по выбору за любые пять лет с определением типа финансовой устойчивости
11. Выполнить анализ возможности банкротства авиапредприятия по выбору по модели Э. Альтмана для предприятий, акции которых не обращаются на бирже
12. Выполнить анализ возможности банкротства авиапредприятия по выбору по модели Э. Альтмана для предприятий, акции которых обращаются на бирже
13. Выполнить рейтинговую оценку финансового состояния выбранного авиапредприятия по методу Р.С. Сайфулина и Г.Г. Кадыкова
14. Выполнить расчет вероятности банкротства выбранного авиапредприятия по модели Э. Альтмана - Р. Сабато (logit-модель)
15. Выполнить расчет вероятности банкротства выбранного авиапредприятия по модели Д. Фулмера

16. Выполнить расчет вероятности банкротства выбранного авиапредприятия по модели Д. Чессера

17. Сформировать матрицу рисков внешнего управления авиапредприятия по выбору с использованием критериев Вальда и Гурвица

18. Рассчитать плановые показатели и построить график эффективности управления в гипотетической процедуре внешнего управления авиакомпаниями «Трансаэро» по ретроспективным данным

19. Рассчитать плановые показатели и построить график эффективности управления в гипотетической процедуре финансового оздоровления авиакомпании «ВИМ-авиа» по ретроспективным данным

20. Рассчитать объем конкурсной массы в гипотетической процедуре конкурсного производства авиакомпании «Трансаэро» по ретроспективным данным

10. Методические рекомендации для студентов по изучению дисциплины

Изучение дисциплины «Антикризисное управление авиапредприятиями» обучающимися организуется в виде лекций, практических занятий с разбором конкретных ситуаций и самостоятельной работы. Продолжительность изучения дисциплины – один семестр. Уровень и качество знаний обучающихся оцениваются по результатам текущего контроля успеваемости, промежуточной аттестации освоения дисциплины в виде зачета с оценкой.

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 «Антикризисное управление авиапредприятиями» 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. Рекомендуется 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 «Антикризисное управление авиапредприятиями» 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 «Антикризисное управление авиапредприятиями» является выработка ими навыков работы с нормативно-правовыми актами, научной и учебной литературой, другими источниками, материалами экономической и управленческой практики реализации процедур антикризисного управления авиапредприятиями, 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 «Антикризисное управление авиапредприятиями» 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 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 лекто-

ром (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, направление подготовки студентов учитываются следующим образом:

- включением соответствующих тем в содержание дисциплины;
- знаний, ранее приобретенных студентами при изучении дисциплин: «Методы принятия управленческих решений», «Операционный менеджмент», «Экономика воздушного транспорта», «Маркетинг», «Организация производства на воздушном транспорте», «Инвестиционный анализ», «Производственная практика (по получению профессиональных умений и опыта профессиональной деятельности)».

Рабочая программа дисциплины разработана в соответствии с требованиями ФГОС ВО по направлению подготовки 38.03.02 «Менеджмент».

Программа рассмотрена и утверждена на заседании кафедры № 20 «Менеджмента» 13 января 2016 г., 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
д.т.н., доцент



Маслаков В.П.

Программа рассмотрена и одобрена на заседании Учебно-методического совета Университета 17 февраля 2016г, протокол № 4.

С изменениями и дополнениями от 30 августа 2017 года, протокол №10 заседания Учебно-методического совета Университета (в соответствии с Приказом Минобрнауки России от 5 апреля 2017 г. № 301 «Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по образовательным программам высшего образования – программам бакалавриата, программам специалитета, программам магистратуры»).