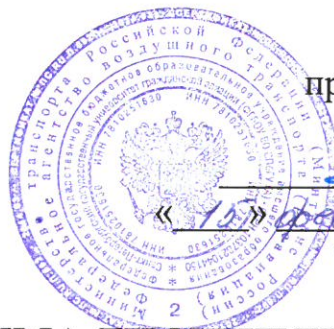


МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)
ФГБОУ ВО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»
(ФГБОУ ВО СПбГУ ГА)

УТВЕРЖДАЮ



Первый
проректор-проректор
по учебной работе
Н.Н.Сухих
«15» февраля 2018 года

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ

Антикризисное управление авиатранспортным предприятием

Направление подготовки
25.04.03. Аэронавигация

Направленность (профиль) программы
**Управление производственно-финансовой деятельностью
организаций воздушного транспорта**

Квалификация выпускника
магистр

Форма обучения:
заочная

Санкт-Петербург
2018

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 виду профессиональной деятельности.

2. Место дисциплины в структуре ОПОП ВО

Дисциплина «Антикризисное управление авиатранспортным предприятием», в соответствии с учебным планом прикладной магистратуры специальности 25.04.03 «Аэронавигация», относится к дисциплинам вариативной части профессионального цикла.

Дисциплина базируется на знаниях, ранее приобретенных студентами при изучении предшествующей дисциплины «Правовое обеспечение деятельности воздушного транспорта».

Дисциплина является обеспечивающей для преддипломной практики, подготовки к процедуре защиты и защиты выпускной квалификационной работы (магистерской диссертации).

Дисциплина изучается во вторую сессию второго курса обучения.

3. Компетенции обучающегося, формируемые в результате освоения дисциплины

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

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
----------------------------	---

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
<p>Готовность к разработке и совершенствованию организационно-управленческих структур авиационных предприятий и операторов аэропортов (ПК-44).</p>	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> –структуру и требования к планам финансового оздоровления (ФО) и внешнего управления (ВУ) авиапредприятийиоператоров аэропортов; –методы организационного проектирования авиапредприятий в 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 работы с нормативными документами, регулирующими процедуры банкротства авиапредприятий, признанными стратегическими и/или градообразующими.
<p>Способностьорганизовывать и проводить организационно-плановые расчеты по созданию (реорганизации) производственных участков</p>	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> –методы и формы реорганизации авиапредприятий; –показатели и методы оценки воздействия макроэкономической среды на функциониро-

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
(ПК-49).	<p>вание мировой и национальных систем воздушного транспорта в условиях кризиса;</p> <ul style="list-style-type: none"> –методы координации инвестиционной и производственной деятельности авиакомпании в условиях реализации процедур банкротства; –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.
Способность организовывать и осуществлять разработку методических и нормативных документов, технической документации, а также предложений и мероприятий по повышению эффективности эксплуатации воздушных судов и объек-	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> –основные причины финансовой несостоятельности (банкротства) авиакомпаний; –методы анализа конечных финансовых показателей эффективности авиапредприятий; –методы и модели анализа финансового состояния (ФСП) и финансовой устойчивости авиапредприятий; –методы и модели расчетов вероятности

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
<p>тов авиационной инфраструктуры, обеспечению безопасности полетов воздушных судов и безопасности использования воздушного пространства, обеспечению авиационной безопасности и качества работ и услуг (ПК-51).</p>	<p>банкротства юридических лиц;</p> <ul style="list-style-type: none"> –особенности процедур банкротства главных операторов аэропортов как хозяйствующих субъектов естественной монополии. –методы анализа и оценки рыночных и специфических рисков процедур банкротства. <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> –определять избыток / недостаток провозных емкостей авиакомпания 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; –использовать методы и модели расчета вероятности банкротства юридических лиц; –использовать методы и модели оценки возможности и вероятности банкротства главных операторов аэропортов, с учетом их особенностей как хозяйствующих субъектов естественной монополии; – использовать методы анализа и оценки рыночных и специфических рисков процедур банкротства. <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками анализа финансовой и статистической отчетности авиапредприятий для диагностики причин финансовой несостоятельности (банкротства) конкретной авиакомпании; – навыками расчета вероятности банкротства авиапредприятий; –навыками формирования рациональной структуры парка ВС авиакомпании в процедурах ФО и ВУ; –навыками анализа конечных финансовых показателей авиапредприятий; – навыками анализа ФСП и финансовой устойчивости авиапредприятий; – навыками оценки и прогнозирования вероятности банкротства, с учетом особенностей

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
	процедур, главных операторов аэропортов; –навыками анализа рыночных и специфических рисков процедур банкротства для принятия управленческих решений собственниками и кредиторами авиакомпании.

4. Объем дисциплины и виды учебной работы

Общая трудоемкость дисциплины составляет 2 зачетных единицы, 72 академических часа.

Наименование	Всего часов	Курс
		2
Общая трудоемкость дисциплины	72	72
Контактная работа:	14,5	14,5
лекции	4	4
практические занятия	8	8
курсовая работа	-	-
консультация	2	2
лабораторные работы	-	-
Самостоятельная работа магистранта	49	49
Промежуточная аттестация в форме экзамена:	9	9
контактная работа	0,5	0,5
самостоятельная подготовка магистранта	8,5	8,5

5. Содержание дисциплины

5.1 Соотнесения тем дисциплины и формируемых компетенций

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции			Образовательные технологии	Оценочные средства
		ПК-44	ПК-49	ПК-51		
Тема 1. Введение в антикризисное управление	5		+		ВК, Л, СРМ	УО
Тема 2. Причины возникновения кризисов и	4		+	+	СРМ	

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции			Образовательные технологии	Оценочные средства
		ПК-44	ПК-49	ПК-51		
их роль в социально-экономическом развитии страны						
Тема 3. Кризис развития авиапредприятия как социально-экономической системы	4	+	+	+	Л, СРМ	
Тема 4. Основные черты и функции антикризисного регулирования и управления	4	+	+		СРМ	Т
Тема 5. Государственное регулирование отношений несостоятельности (банкротства) предприятий РФ	4	+	+		СРМ	Т
Тема 6. Анализ финансового состояния авиапредприятий	6	+	+	+	ПЗ,Р КС, СРМ	Т, Дд
Тема 7. Диагностика кризисов в процессах управления авиапредприятиями	6		+	+	ПЗ,Р КС,С РМ	Т, У
Тема 8. Стратегия и её роль в антикризисном управлении авиапредприятиями	4	+	+	+	ПЗ, СРМ	Т, Дд
Тема 9. Процедуры наблюдения и финансового оздоровления авиапредприятия	4	+	+	+	ПЗ, СРМ	Т
Тема 10. Внешнее управление авиапредприятием	4	+	+	+	СРМ	Т
Тема 11. Менеджмент	4	+	+		СРМ	Т

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции			Образовательные технологии	Оценочные средства
		ПК-44	ПК-49	ПК-51		
авиапредприятия, находящегося в процедуре внешнего управления				+		
Тема 12. Риск и неопределенность в условиях антикризисного управления авиапредприятиями	4		+	+	СРМ	Т
Тема 13. Процедуры конкурсного производства и мирового соглашения авиапредприятий	4	+		+	СРМ	Т
Тема 14. Банкротство градообразующих и стратегических авиапредприятий	4	+	+		СРМ	Т
Консультация	2					
Всего по дисциплине	63					
Промежуточная аттестация	9					Э
Итого по дисциплине	72					

Сокращения: Л – лекции, ПЗ – практические занятия, ВК – входной контроль, РКС – разбор конкретных ситуаций, СРМ – самостоятельная работа магистранта, УО – устный опрос, Т – тестирование, Дд – доклад, Э – экзамен.

5.2 Темы дисциплины и виды занятий

№ темы	Наименование темы дисциплины	Л	ПЗ	КР	Кнс	ЛР	СРМ	Всего часов
1	Введение в антикризисное управление	2					3	5

№ те- мы	Наименование темы дисцип- лины	Л	ПЗ	КР	Кнс	ЛР	СРМ	Всего часов
2	Причины возникновения кри- зисов и их роль в социально- экономическом развитии стра- ны						4	4
3	Кризис развития авиапред- приятия как социально- экономической системы	2					2	4
4	Основные черты и функции антикризисного регулирования и управления						4	4
5	Государственное регулирова- ние отношений несостоятель- ности (банкротства) предпри- ятий РФ						4	4
6	Анализ финансового состояния авиапредприятий		2				4	6
7	Диагностика кризисов в про- цессах управления авиапред- приятиями		2				4	6
8	Стратегия и её роль в антикри- зисном управлении авиапред- приятиями		2				4	6
9	Процедуры наблюдения и фи- нансового оздоровления авиа- предприятия		2				4	6
10	Внешнее управление авиа- предприятием						4	4
11	Менеджмент авиапредприятия, находящегося в процедуре внешнего управления						4	4
12	Риск и неопределенность в ус- ловиях антикризисного управ- ления авиапредприятиями						4	4
13	Процедуры конкурсного про- изводства и мирового согла- шения авиапредприятий						2	2
14	Банкротство градообразующих и стратегических авиапред- приятий						2	2
Итого по дисциплине		4	8		2		49	61

Сокращения: Л – лекция, ПЗ – практическое занятие, ЛР – лабораторная работа, СРМ – самостоятельная работа магистранта, КР – курсовая работа, Кнс –консультация.

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 (GDPpercapita). 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 экономи-

ческая 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 ответственность. 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 авиакомпания. Характеристика авиакомпании. Анализ рынка перевозок 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 авиакомпания. 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)
6	Практическое занятие № 1. Расчет порога рентабельности и запаса финансовой устойчивости выбранной авиакомпании. Коэффициентный анализ финансового состояния авиапредприятий.	2
7	Практическое занятие № 2 Диагностика возможности банкротства выбранной авиакомпании по двухфакторной, пятифакторной моделям Э. Альтмана, модели Таффлера. Расчет вероятности банкротства выбранных авиакомпании и/или главного оператора аэропорта по моделям Э. Альтмана - Р. Сабато (logit-модель), Д. Фулмера, Д. Чессера	2
8	Практическое занятие № 3. Проблемы применения к авиапредприятию реорганизационных или ликвидационных антикризисных процедур	2
9	Практическое занятие № 4. Управление должником в ходе финансового оздоровления.	2
Итого по дисциплине		8

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.	3
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 доклада по теме.	4
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 к устному опросу.	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 [4,5,8,16,17,24,25]. 2.Подготовка доклада по теме.	4
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 доклада по теме.	4
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].	4

№ темы-дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудо-емкость (часы)
	2.Подготовка к компьютерному тесту.	
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.	4
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.	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.	4
11	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного 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.	4
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 к компьютерному тесту.	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 компьютерному тесту.	2

№ темы-дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоёмкость (часы)
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.	2
Итого по дисциплине		49

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

5.7 Курсовые работы

Курсовые работы учебным планом не предусмотрены.

6. Учебно-методическое и информационное обеспечение дисциплины

а) основная литература:

1. 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. — 767 с. — ISBN отсутствует. — Режим доступа: <https://www.twirpx.com/file/67547/>, свободный, (дата обращения 20.06.2017).

2. 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://biblio-online.ru/book/antikrizisnoe-upravlenie-cd-374824>, свободный, (дата обращения 20.06.2017).

3. 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.

б) дополнительная литература:

4. **Хозяйственный механизм авиатранспортных предприятий**: учебное пособие. Часть 1. Авиакомпания. 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. — 368 с. ил. (Серия «Учебное пособие»). — ISBN 978-5-496-00709. Количество экземпляров 170.

5. Антохонова, И. В. **Методы прогнозирования социально-экономических процессов** : учебное пособие для вузов / И. В. Антохонова. — 2-е изд., испр. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2017. — 213 с. — (Се-

рия : Университеты России). — ISBN 978-5-534-04096-8. Режим доступа: <https://biblio-online.ru/book/metody-prognozirovaniya-socialno-ekonomicheskikh-processov-405332>(дата обращения 24.01.2017г)

в) программное обеспечение и Интернет-ресурсы:

6.Гражданский кодекс Российской Федерации часть 1 (ГК РФ ч.1)[Электронный ресурс].—Федеральный закон от30.11.1994 года № 51-ФЗ— Режим доступа:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/,свободный, (дата обращения 20.06.2017).

7.Гражданский кодекс Российской Федерации часть 2 (ГК РФ ч.2)[Электронный ресурс].— Федеральный закон26.01.1996 года № 14-ФЗ— Режим доступа:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/,свободный, (дата обращения 20.06.2017).

8.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).

9.Налоговый кодекс Российской Федерации[Электронный ресурс].— Федеральный закон от5.08.2000 года № 117-ФЗ. —Режим доступа:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/, свободный, (дата обращения 20.01.2017).

10.Федеральный закон "О несостоятельности (банкротстве)"[Электронный ресурс].— Федеральный закон от 26.10.2002 № 127-ФЗ(с изменениямиот 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).

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

12.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)

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

14.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)

15. 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-goskomimushchestve-rf-ot-05121994/>,свободный, (дата обращения 20.01.2017)

16. 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)

17. 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)

18. 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, 1файл 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)

19.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)

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

21.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)

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

23.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)

24. 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)

25. **«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)

286. **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

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

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

7. Материально-техническое обеспечение дисциплины

Для успешного освоения дисциплины необходимо иметь аудиторию, оборудованную:

- мультимедийными средствами;
- плакатами, стендами по тематике дисциплины (или презентации с информацией по тематике дисциплины);
- видео библиотекой (видеозаписи учений и тренировок, видеофильмы по тематике дисциплины);
- наглядные пособия, необходимые для проведения занятий по дисциплине.

8. Образовательные технологии

В процессе преподавания дисциплины «Антикризисное управление авиатранспортным предприятием», в рамках реализации компетентного подхода, в учебном процессе используются как классические формы и методы обучения: лекции, практические занятия, консультации 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 обеспечивающей дисциплине «Правовое обеспечение деятельности воздушного транспорта» 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 перспектив 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 по антикризисному управлению авиапредприятиями.

Практические занятия по дисциплине «Антикризисное управление авиатранспортным предприятием» 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.

Разбор конкретных ситуаций способствует развитию у магистрантов 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).

На практических и лекционных занятиях по темам 6,7 занятия проводятся в интерактивной форме (1 час) в качестве интерактивной образовательной технологии используется разбор конкретной ситуации, когда обучающиеся коллективно, в рабочих группах, решают организационно-управленческие и аналитические задачи, основанные на реальном или искусственно сконструированном материале, содержащие либо избыточную, либо недостаточную информацию и имеющие несколько альтернативных решений

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

Самостоятельная работа магистранта 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.

Консультации являются одной из форм руководства самостоятельной работой обучающихся и оказания им помощи в освоении учебного материала. Консультации проводятся регулярно в часы, свободные от учебных занятий, и носят в основном индивидуальный характер. На консультациях повторно рассматриваются вопросы, на которых базируется изучаемая дисциплина, и которые недостаточно усвоены обучающимися

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 магистрантов оцениваются по результатам текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины в виде экзамена во вторую сессию второго курса обучения.

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

Устный опрос проводится на лекционном и практическом занятиях 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.

Промежуточная аттестация по итогам освоения дисциплины проводится в форме экзамена, 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 магистрантов 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 магистрантов

Применение БРС при реализации данной РПД не предусмотрено.

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

В процессе преподавания дисциплины «Антикризисное управление авиатранспортным предприятием» 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 во второй сессии второго курса обучения.

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 магистрантов, 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 авиатранспортным предприятием» предусмотрен экзамен.

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

9.3 Темы курсовых работ по дисциплине

Написание курсовых работ учебным планом не предусмотрено.

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

Дисциплина «Правовое обеспечение деятельности воздушного транспорта».

1. Понятие, структура и виды хозяйственных правоотношений.
2. Понятие и признаки юридического лица.
3. Государственная регистрация юридического лица.
4. Порядок и формы прекращения деятельности юридического лица.
5. Понятие и содержание права собственности.
6. Понятие и виды обязательств в хозяйственных правоотношениях.
7. Обеспечение исполнения обязательств.
8. Сущность и виды сделок.
9. Понятие и виды хозяйственных договоров.
10. Понятие конкуренции и монополии.
11. Правовая защита конкуренции и ограничение монополистической деятельности
12. Ответственность за нарушение антимонопольного законодательства.
13. Понятие и виды финансирования хозяйственной деятельности.
14. Правовые основы государственного финансирования.
15. Правовые особенности финансовой аренды (лизинга).
16. Понятие капитала и инвестиций, виды инвестиций.
17. Правовые основы и государственное регулирование инвестиционной деятельности.
18. Правовое регулирование иностранных инвестиций
19. Источники инвестиций авиакомпании и главного оператора аэропорта
20. Финансовая аренда (лизинг) воздушного судна

21. Понятие «хозяйствующий субъект» и его содержание
22. Правовой статус авиакомпании
23. Аэропорт. Главный оператор аэропорта.
24. Оператор аэропорта. Оператор аэродрома.
25. Правовые аспекты формирования структуры управления авиакомпанией и главным оператором аэропорта.

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

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<i>Готовность к разработке и совершенствованию организационно-управленческих структур авиационных предприятий и операторов аэропортов (ПК-44).</i>		
<p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> –структуру и требования к планам финансового оздоровления (ФО) и внешнего управления (ВУ) авиапредприятий и операторов аэропортов; –методы организационного проектирования авиапредприятий в условиях реализации процедур банкротства; –особенности правового статуса и реализации процедур банкротства стратегических и градообразующих предприятий. 	1 этап формирования	<p>Называет основные законодательные акты, регулирующие отношения несостоятельности (банкротства) юридических лиц РФ.</p> <p>Называет статьи №127-ФЗ, определяющие требования к планам ФО и ВУ.Выполняет анализ судебной практики процедур банкротства авиапредприятий по данным электронных ресурсов.</p>
	2 этап формирования	<p>Называет основные разделы и этапы реализации плана ВУ (бизнес-плана).</p> <p>Обосновывает использование совокупности методов организационного проектирования авиапредприятий в условиях реализации процедур банкротства.</p> <p>Называет нормативные документы, регулирующие специфику процесса определения несостоятельности и процедур банкротства стратегических и градообразующих авиапредприятий.</p>

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<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	<p>Разрабатывает план движения ВС на ВЛ авиакомпании и производственную программу главного оператора аэропорта, находящихся в процедурах ФО или ВУ.</p> <p>Формирует блок-схему структуры управления авиакомпании, находящейся в процедуре ВУ.</p> <p>Осуществляет корректировку органограммы авиакомпании, находящейся в процедуре ВУ.</p>
	2 этап формирования	<p>Использует органограмму для распределения полномочий 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>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыками разработки производственных планов авиапредприятий, находящихся в процедурах ФО и ВУ; –навыками организационного проектирования авиапредприятий; –навыками работы с нормативными документами, регулирующими процедуры банкротства авиапредприятий, признанными стратегическими и/или градообра- 	1 этап формирования	<p>Разрабатывает производственные планы авиапредприятий, обеспечивающие реализацию планов ФО и ВУ.</p> <p>Разрабатывает структуру управления авиакомпании, находящейся в процедуре ВУ.</p>
	2 этап формирования	<p>Демонстрирует:</p> <ul style="list-style-type: none"> –навыки анализа судебной практики процедур банкротства авиапредприятий; –навыки пользования нормативными документами, регулирующие специфику процесса определения несостоятель-

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
зующими.		ности и процедур банкротства авиапредприятий.
<i>Способность организовывать и проводить организационно-плановые расчеты по созданию (реорганизации) производственных участков (ПК-49).</i>		
<p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> – методы и формы реорганизации авиапредприятий; – 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 рациональной структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании в условиях кризиса (процедур банкротства). 	1 этап формирования	<p>Определяет форму метод реорганизации авиапредприятия, находящегося в состоянии кризиса.</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>
	2 этап формирования	<p>Называет методы решения задачи формирования рациональной структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании в условиях кризиса (процедур банкротства).</p>
<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 	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 НИИ 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 за-</p>

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
числе при решении задачи формирования рациональной структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании.		дачи формирования рациональной структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании в условиях кризиса (процедур банкротства).
<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 процедуры конкурсного производства.</p>
<p><i>Способность организовывать и осуществлять разработку методических и нормативных документов, технической документации, а также предложений и мероприятий по повышению эффективности эксплуатации воздушных судов и объектов авиационной инфраструктуры, обеспечению безопасности полетов воздушных судов и безопасности использования воздушного пространства, обеспечению авиационной безопасности и качества работ и услуг (ПК-51).</i></p>		
<p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> –основные причины финансовой несостоятельности (банкротства) авиакомпаний; –методы анализа конечных финансовых показателей эффективности авиапредприятий; 	1 этап формирования	<p>Называет основные причины финансовой несостоятельности (банкротства) авиакомпаний.</p> <p>Называет основные методы анализа конечных финансовых показателей эффективности авиапредприятий.</p>

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<p>–методы и модели анализа финансового состояния (ФСП) и финансовой устойчивости авиапредприятий;</p> <p>–методы и модели расчетов вероятности банкротства юридических лиц;</p> <p>–особенности процедур банкротства главных операторов аэропортов как хозяйствующих субъектов естественной монополии;</p> <p>–методы анализа и оценки рыночных и специфических рисков процедур банкротства.</p>	2 этап формирования	<p>Называет основные методы и модели анализа финансового состояния и устойчивости авиапредприятий.</p> <p>Называет особенности процедур банкротства главных операторов аэропортов как хозяйствующих субъектов естественной монополии.</p> <p>Называет методы анализа и оценки рыночных и специфических рисков процедур банкротства.</p>
<p>Умеет:</p> <p>–определять избыток / недостаток провозных емкостей авиакомпании и их причины;</p> <p>–использовать методы горизонтального, вертикального, факторного и трендового анализа конечных финансовых показателей авиапредприятий;</p> <p>–использовать методы и модели анализа ФСП и финансовой устойчивости авиапредприятий;</p> <p>–использовать методы и модели расчета вероятности банкротства юридических лиц;</p> <p>–использовать методы и модели оценки возможности и вероятности банкротства главных операторов аэропортов, с учетом их особенностей как хозяйствующих</p>	<p>1 этап формирования</p> <p>2 этап формирования</p>	<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 эффективности авиапредприятий.</p> <p>Определяет порог рентабельности и запас финансовой устойчивости авиапредприятия.</p> <p>Выполняет расчет вероятности банкротства авиапредприятия с использованием моделей Э. Альтмана – Р.Сабаты, Д.Чессера, Д.Фулмера.</p> <p>Заполняет стандартную матрицу соотношения финансовых состояний и финансовых стратегий как для авиакомпании, так и для главного опера-</p>

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
ва для принятия управленческих решений собственниками и кредиторами авиакомпании.		ков процедур банкротства.

9.5.1 Описание шкал оценивания

Характеристики 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 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 на 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 авиакомпания 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
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	

№ 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 народно-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 отчётности 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 отчётов:

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) $Z = 0,53 \times X_1 + 0,13 \times X_2 + 0,18 \times X_3 + 0,16 \times X_4$;

2) $Z = 1,2 \times X_1 + 1,4 \times X_2 + 3,3 \times X_3 + 0,6 \times X_4 + 1,0 \times X_5$;

3) $Z = 0,717 \times X_1 + 0,847 \times X_2 + 3,107 \times X_3 + 0,42 \times X_4 + 0,995 \times X_5$;

4) $Z = -0,3877 - 1,0736 \times X_1 + 0,05779 \times X_2$.

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. (ПК-44 З)
2. Отчет внешнего управляющего по результатам процедуры. (ПК-44 З)
3. Модель движения денежных потоков предприятия. (ПК-51 З)
4. Классификация факторов, обуславливающих финансовую несостоятельность (банкротство) авиапредприятий. (ПК-51 З)
5. Стадии экономического кризиса. Функции кризиса в развитии социально-экономических систем. Экономический механизм кризисного состояния. (ПК-44 З)
6. Структура финансового раздела плана внешнего управления авиакомпании. (ПК-44 З, ПК-51 З, ПК-51 У, ПК-51 В)
7. Стратегические аспекты антикризисного управления. Миссия, система целей, анализ микро и макросреды, классификация антикризисных стратегий авиапредприятия. (ПК-49 З, ПК-49 У, ПК-49 В)
8. План продаж (маркетинга) как один из разделов плана внешнего управления авиапредприятия. (ПК-49 З, ПК-49 У, ПК-49 В)
9. Экономическая формула кризиса. Коэффициент текущей ликвидности, формула, экономическое содержание, использование. (ПК-44 З, ПК-49 У, ПК-51 В).
10. Процедура мирового соглашения, цели, порядок введения и реализации. (ПК-44 З, ПК-51 У)
11. Анализ финансового состояния и классификация финансовых стратегий авиапредприятия. (ПК-51 З, ПК-51 У, ПК-51 В)
12. Права и обязанности третьих лиц в процедуре финансового оздоровления. (ПК-44 З)
13. Понятие финансового состояния предприятия (ФСП). Основные задачи анализа ФСП. Методы маржинального и коэффициентного анализа. (ПК-51 З, ПК-51 У, ПК-51 В).
14. Требования к содержанию плана внешнего управления. Конкурсные кредиторы, их права в процедуре банкротства. (ПК-44 З)
15. Финансовые результаты деятельности авиапредприятия. Условия ликвидности баланса, коэффициент абсолютной ликвидности. (ПК-51 З, ПК-51 У, ПК-51 В).
16. Организация подготовки плана внешнего управления внешним управляющим. (ПК-44 З, ПК-44 У, ПК-44 В, ПК-49 З, ПК-49 У, ПК-49 В)
17. Организация процесса стратегического планирования авиакомпании, находящейся в процедуре банкротства. (ПК-44 З, ПК-44 У, ПК-44 В)

18. Процедура финансового оздоровления, особенности процедуры с участием третьих лиц. Административный управляющий, требования, права и обязанности. (ПК-44 З)

19. Финансовая деятельность авиапредприятия. Потоки денежных средств по финансовой деятельности. (ПК-51 З)

20. Процедура внешнего управления, цели, порядок введения и реализации. (ПК-44 З)

21. Управление денежными потоками авиапредприятия, график восстановления платежеспособности в процедуре внешнего управления. (ПК-44 З, ПК-44 У, ПК-44 В, ПК-49 У, ПК-49 В)

22. Процедура наблюдения, сущность и задачи. Права и обязанности временного управляющего в процедуре наблюдения. (ПК-44 З)

23. Две формы развития социально-экономической системы. Жизненный цикл предприятия, природа и характерные особенности его кризисного состояния. (ПК-44 З)

24. Продажа предприятия - должника, порядок и технология. (ПК-44 З, ПК-49 У, ПК-49 В)

25. Практика арбитражного управления и деятельности арбитражных судов в РФ. (ПК-44 З)

26. Очередность удовлетворения требований кредиторов в процедуре конкурсного производства авиакомпании (ПК-44 З)

27. Блок-схема системы и последовательность реализации процессов антикризисного управления. (ПК-44 З)

28. Основные аспекты концепции подготовки менеджеров - специалистов по антикризисному управлению. Требования к арбитражным управляющим, их права и обязанности. (ПК-44 З)

29. Основные категории антикризисного управления. Антикризисный процесс, антикризисное регулирование и управление. (ПК-44 З)

30. Саморегулируемые организации арбитражных управляющих, их права и обязанности в процедуре банкротства. (ПК-44 З)

31. Понятие конъюнктуры. Основные методы прогнозирования экономической конъюнктуры при антикризисном управлении. (ПК-49 З, ПК-49 У, ПК-49 В)

32. Оценка возможности и прогнозирование банкротства авиакомпаний по моделям Э. Альтмана. (ПК-51 З, ПК-51 У, ПК-51 В)

33. Оценка финансового состояния предприятия-должника, цели, функции и используемые методы финансового анализа. Оценка порога рентабельности и запаса финансовой устойчивости предприятия. (ПК-51 З, ПК-51 У, ПК-51 В)

34. Расчет вероятности банкротства авиакомпании по модели Э. Альтмана – Р. Сабата. (ПК-51 З, ПК-51 У, ПК-51 В)

35. Расчет вероятности банкротства авиакомпании по модели Д. Чессера (ПК-51 З, ПК-51 У, ПК-51 В)

36. Расчет вероятности банкротства авиакомпании по модели Д.Фулмера. (ПК-51 З, ПК-51 У, ПК-51 В)
37. Процедура финансового оздоровления. Управление должником в процедуре финансового оздоровления. (ПК-44 З, ПК-44, У ПК-44 В)
38. Очередность удовлетворения требований кредиторов. (ПК-44 З)
39. Процедура внешнего управления, порядок введения, мораторий на удовлетворение требований кредиторов. (ПК-44 З)
40. График погашения задолженности в процедуре финансового оздоровления авиакомпании (ПК-44 З, ПК-49 З, ПК-49 У, ПК-49 В)
41. Понятие кризиса. Признаки несостоятельности (банкротства) юридических лиц. (ПК-44 З, ПК-51 З, ПК-51 У, ПК-51 В)
42. Понятие монополии на рынке трудовых ресурсов. Банкротство градообразующих авиапредприятий. (ПК-44 З)
43. Понятие естественной монополии. Особенности процедур банкротства главных операторов аэропортов как хозяйствующих субъектов естественной монополии. (ПК-44 З)
42. Особенности процедуры внешнего управления естественных монополий. (ПК-44 З)
43. Типы, стадии развития и фазы кризиса. Модель развития организаций по Л.Грейнеру. (ПК-44 З).
44. Банкротство стратегических предприятий. (ПК-44 З)
45. Цель, сроки и последствия введения внешнего управления авиапредприятия. Менеджмент авиапредприятия, находящегося в процедуре внешнего управления, основные особенности. (ПК-44 З, ПК-44 У, ПК-44 В, ПК-51 З, ПК-51 У, ПК-51 В)
46. Основные направления государственного антикризисного регулирования. (ПК-44 З)
47. Процедура конкурсного производства авиапредприятий, цели и задачи. Особенности процедуры конкурсного производства главных операторов аэропортов как хозяйствующих субъектов естественной монополии. (ПК-44 З, ПК-51 З, ПК-51 У, ПК-51 В)

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 авиакомпания «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 авиатранспортным предприятием» обучающимися организуется в виде лекций, практических занятий с разбором конкретных ситуаций и самостоятельной работы. Уровень и качество знаний обучающихся оцениваются по результатам текущего контроля успеваемости, промежуточной аттестации освоения дисциплины в форме экзамена.

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

Значимым фактором полноценной и плодотворной работы обучающегося на лекции является культура ведения конспекта. Принципиально неверным, но получившим в наше время достаточно широкое распространение,

является отношение к лекции как к «диктанту», который обучающийся может аккуратно и дословно записать. Слушая лекцию, необходимо научиться выделять и фиксировать ее ключевые моменты, записывая их более четко и выделяя каким-либо способом из общего текста.

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

При ведении конспекта лекции необходимо четко фиксировать рубрикацию 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 авиатранспортным предприятием» 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 практиче-

ского 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 авиатранспортным предприятием» 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 экзамена 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 лектором (преподавателем) в часы самостоятельной работы и носят в основном индивидуальный характер. При необходимости разъяснения общих вопросов нескольким или всем обучающимся учебной группы проводятся групповые консультации.

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

В методике преподавания дисциплины форма обучения, направление и профиль подготовки магистрантов учитываются следующим образом:

–включением соответствующих тем в содержание дисциплины;
–знаний, ранее приобретенных студентами при изучении дисциплины «Правовое обеспечение деятельности воздушного транспорта».

Рабочая программа дисциплины составлена в соответствии с требованиями ФГОС ВПО по направлению подготовки 161000 Аэронавигация (квалификация (степень) «магистр»).

Разработчик:

к.т.н., доцент



Маслаков В.П.

Программа согласована:

Руководитель ОПОП

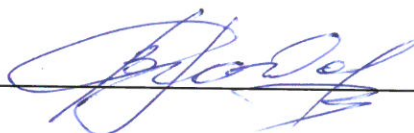
д.э.н., профессор



Губенко А.В.

Директор Высшей школы аэронавигации

к.т.н.



Богданов В.Г.

Программа рассмотрена и одобрена на заседании Учебно-методического совета Университета 14 февраля 2018 года, протокол № 5.