

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

2018 года

**РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ**

**Хозяйственный механизм авиапредприятий**

Направление подготовки  
**38.03.02 Менеджмент**

Профиль  
**Менеджмент на воздушном транспорте**

Квалификация выпускника  
**бакалавр**

Форма обучения  
**очная**

Санкт-Петербург  
2018

## **1. Цели освоения дисциплины**

Цель освоения дисциплины «Хозяйственный механизм авиапредприятий» – приобретение знаний и практических навыков, обеспечивающих формирование компетенций для эффективной реализации функций менеджмента в авиапредприятиях.

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

- применения методов моделирования для разработки комплексной модели авиатранспортного предприятия;
- изучения и использования системы транспортного обеспечения перевозок авиакомпании (СТО), как одной из подсистем системы управления (хозяйственного механизма) авиакомпании;
- изучения и использования системы регулирования рыночных отношений, как одной из подсистем хозяйственного механизма авиапредприятия;
- изучения и использования системы управления себестоимостью авиатранспортной продукции, как одной из подсистем хозяйственного механизма авиапредприятия;
- изучения и использования системы управления (хозяйственного механизма) главного оператора аэропорта, как хозяйствующего субъекта естественной монополии;
- разработки стратегий и программ повышения эффективности управления авиапредприятиями.

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

## **2. Место дисциплины в структуре ОПОП ВО**

Дисциплина «Хозяйственный механизм авиапредприятий», в соответствии с учебным планом прикладного бакалавриата направления подготовки 38.03.02 «Менеджмент», профиль «Менеджмент на воздушном транспорте» относится к дисциплинам вариативной части блока 1.

Дисциплина базируется на знаниях, ранее приобретенных студентами при изучении предшествующих дисциплин базовой и вариативной части учебного плана: «Статистика», «Мировая экономика и международные экономические отношения», «Макроэкономика», «Финансовый менеджмент», «Стратегический менеджмент», «Организация производства на воздушном транспорте», «Экономика воздушного транспорта», «Коммерческая деятельность на воздушном транспорте», «Бизнес-планирование», «Бухгалтерский учет и налогообложение авиапредприятий», «Технико-экономическое обоснование проектов», «Финансовая деятельность авиапредприятия».

Дисциплина «Хозяйственный механизм авиапредприятий» является обеспечивающей для преддипломной практики, подготовки к сдаче и сдачи государственного экзамена, подготовки к процедуре защиты и защиты выпускной квалификационной работы.

Дисциплина изучается в 6 и 7 семестрах.

### **3. Компетенции обучающегося, формируемые в результате освоения дисциплины**

Процесс освоения дисциплины «Хозяйственный механизм авиапредприятий» направлен на формирование следующих компетенций.

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
Способность проектировать организационные структуры, участвовать в разработке стратегий управления человеческими ресурсами организаций, планировать и осуществлять мероприятия, распределять и делегировать полномочия с учетом личной ответственности за осуществляемые мероприятия (ОПК-3).	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–методы синтеза комплексной модели авиакомпании;</li> <li>–модели структур хозяйственного механизма (системы управления) авиакомпании и главного оператора аэропорта;</li> <li>–методы организационного проектирования авиапредприятий;</li> </ul> <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–использовать методы организационного проектирования для разработки реальных структур управления авиапредприятий;</li> <li>–осуществлять распределение полномочий и ответственности на основе их делегирования;</li> </ul> <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–навыками организационного проектирования авиапредприятий;</li> <li>–навыками организации и координации взаимодействия между людьми в условиях организационных изменений.</li> </ul>
Владение навыками стратегического анализа, разработки и осуществления стратегии организации, направленной на обеспечение конкурентоспособности (ПК-3).	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–организацию систем стратегического планирования авиакомпании и главного оператора аэропорта;</li> <li>–методы управленческого обследования авиапредприятий;</li> <li>–методы выбора генеральной и функциональных стратегий авиапредприятия;</li> <li>–методы ликвидации стратегического разрыва.</li> </ul> <p>Уметь:</p>

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
	<p>–выполнять анализ типов, конъюнктуры и показателей концентрации рынков воздушных перевозок;</p> <p>–выполнять управленческое обследование авиапредприятий;</p> <p>–выполнять сравнительный анализ показателей эффективности управления и конкурентоспособности авиапредприятий, оценивать их динамику;</p> <p>–формулировать цели и задачи авиапредприятия.</p> <p>Владеть:</p> <p>–навыками управленческого обследования авиапредприятий;</p> <p>–навыками сравнительного анализа показателей эффективности управления и конкурентоспособности авиапредприятий;</p> <p>–навыками формулирования целей и задач авиапредприятия;</p> <p>–навыками организации системы стратегического планирования авиакомпании.</p>
<p>Умение применять основные методы финансового менеджмента для оценки активов, управления оборотным капиталом, принятия инвестиционных решений, решений по финансированию, формированию дивидендной политики и структуры капитала, в том числе, при принятии решений, связанных с операциями на мировых рынках в условиях глобализации (ПК-4).</p>	<p>Знать:</p> <p>–методы выбора финансовой стратегии авиапредприятия в качестве функциональной;</p> <p>–систему и основные методы финансового планирования и управления расходами авиапредприятий на мировых рынках воздушных перевозок;</p> <p>–систему и основные методы финансового планирования и управления инвестициями авиапредприятий на мировых рынках воздушных судов;</p> <p>–основные методы управления структурой капитала и формирования дивидендной политики авиакомпании.</p> <p>Уметь:</p> <p>–использовать методы финансового планирования и управления расходами авиапредприятий;</p> <p>–использовать методы финансового планирования и управления инвестициями авиапредприятий;</p> <p>–использовать методы управления структу-</p>

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
	<p>рой капитала авиакомпании и формирования дивидендной политики авиакомпании.</p> <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–навыками анализа финансовой отчетности авиапредприятий, принятия обоснованных инвестиционных, кредитных и финансовых решений;</li> <li>–навыками финансового планирования и прогнозирования;</li> <li>–навыками оценки инвестиционных проектов авиапредприятий при различных условиях инвестирования и финансирования.</li> </ul>
<p>Способность оценивать воздействие макроэкономической среды на функционирование организаций и органов государственного и муниципального управления, выявлять и анализировать рыночные и специфические риски, а также анализировать поведение потребителей экономических благ и формирование спроса на основе знания экономических основ поведения организаций, структур рынков и конкурентной среды отрасли (ПК-9).</p>	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–показатели и методы оценки воздействия макроэкономической среды на функционирование мировой и национальных систем воздушного транспорта;</li> <li>–методы анализа управленческих решений в условиях риска и неопределенности;</li> <li>–экономические основы поведения авиапредприятий на рынках воздушных перевозок различной структуры;</li> <li>–показатели и методы оценки конкурентной среды отрасли;</li> <li>–методы решения задачи формирования рациональных структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании.</li> </ul> <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–выполнять исследование и прогнозирование рынка АТП авиакомпании в зависимости от динамики макроэкономических показателей мира и страны;</li> <li>–осуществлять анализ конкурентной среды отрасли;</li> <li>– проводить анализ рыночных и специфических рисков для принятия управленческих решений, в том числе при решении задачи формирования рациональных структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании.</li> </ul> <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–навыками исследования и анализа конкурентной среды отрасли;</li> <li>–навыками прогнозирования рынка АТП</li> </ul>

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
	авиакомпаний; –навыками анализа рыночных и специфических рисков для принятия управленческих решений.
Способность оценивать экономические и социальные условия осуществления предпринимательской деятельности, выявлять новые рыночные возможности и формировать новые бизнес-модели (ПК-17).	Знать: –методы разработки сети новых ВЛ для выполнения авиаперевозок; –закономерности и тенденции возникновения и развития межрегионального спроса на авиаперевозки. Уметь: –разрабатывать бизнес-модели создания и развития новых форм предоставления авиатранспортных услуг; –анализировать и прогнозировать спрос на авиаперевозки по сети ВЛ с использованием методов и инструментов прогнозирования. Владеть: –инструментами оценки качества разработки проектов развития новых форм предоставления авиатранспортных услуг (АТУ); –различными методами и инструментами ценообразования на АТП авиакомпании.
Владение навыками бизнес-планирования создания и развития новых организаций (направлений деятельности, продуктов (ПК-18).	Знать: –методы разработки бизнес-планов создания и развития новых предприятий воздушного транспорта (ВТ); –закономерности и тенденции возникновения спроса на формирование новых предприятий ВТ, в том числе предприятий инфраструктуры. Уметь: –разрабатывать бизнес-планы создания и развития новых предприятий воздушного транспорта (ВТ); –анализировать и прогнозировать спрос на формирование новых предприятий ВТ, в том числе предприятий инфраструктуры. Владеть: –навыками бизнес-планирования создания и развития новых предприятий воздушного транспорта (ВТ); –навыками анализа и прогнозирования

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
	спроса на формирование новых предприятий ВТ, в том числе предприятий инфраструктуры.

#### 4. Объем дисциплины и виды учебной работы

Общая трудоемкость дисциплины составляет 8 зачетных единиц, 288 академических часов.

Наименование	Всего часов	Семестры	
		6	7
Общая трудоемкость дисциплины	288	180	108
Контактная работа:	130,8	72,3	58,5
лекции	64	36	28
практические занятия	60	36	24
курсовая работа	4	-	4
семинары	-	-	-
лабораторные работы	-	-	-
Самостоятельная работа студента	97	81	16
Промежуточная аттестация в формах зачета в 6 и экзамена в 7 семестрах:	63	27	36
контактная работа	2,8	0,3	2,5
самостоятельная работа студента	60,2	26,7	33,5

#### 5. Содержание дисциплины

##### 5.1 Соотнесения тем дисциплины и формируемых компетенций

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции						Образовательные технологии	Оценочные средства
		ОПК-3	ПК-3	ПК-4	ПК-9	ПК-17	ПК-18		
Тема 1. Основные принципы теории системного анализа больших организационно-технических систем (БОТС)	10	+	+		+	+		ВК, Л, ПЗ, СРС	УО
Тема 2. Комплексная модель авиапредприятия как	10		+		+			Л, ПЗ, СРС	УО

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции						Образовательные технологии	Оценочные средства
		ОПК-3	ПК-3	ПК-4	ПК-9	ПК-17	ПК-18		
БОТС									
Тема 3. Понятие хозяйственного механизма авиапредприятий РФ	10		+		+			Л, ПЗ, СРС	УО
Тема 4. Структурно-функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта	10		+	+	+			Л, ПЗ, СРС	УО
Тема 5. Механизм регулирования отношений собственности и регламентации хозяйственной деятельности авиапредприятий РФ	12	+	+				+	Л, ПЗ, СРС,	Дд
Тема 6. Выбор форм хозяйствования авиапредприятиями РФ	12	+	+				+	Л, ПЗ, СРС	УО
Тема 7. Система транспортного обеспечения авиаперевозок	14		+					Л, ПЗ, СРС, РКС	Дд
Тема 8. Организационная структура и структура управления авиапредприятия	14	+					+	Л, ПЗ, СРС	Т
Тема 9. Система оптимизации структуры воздушных линий (ВЛ) авиакомпании	14	+	+		+			Л, ПЗ, СРС	Дд
Тема 10. Эксплуатационные ограничения при решении задачи оптимизации структуры сети ВЛ	12	+	+		+			Л, ПЗ, РКС, СРС	Т
Тема 11. Система коммерческой деятельности (маркетинга) авиакомпании	10	+	+		+		+	Л, ПЗ, СРС,	УО
Тема 12. Система планиро-	13	+	+	+	+	+		Л, ПЗ,	Дд



Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции						Образовательные технологии	Оценочные средства
		ОПК-3	ПК-3	ПК-4	ПК-9	ПК-17	ПК-18		
вания и оперативного управления транспортным обеспечением авиаперевозок								СРС	
Тема 13. Модель оптимизации структуры парка ВС авиакомпании	12		+	+				Л, ПЗ, СРС	УО
Тема 14. Система и инструменты оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией ВС	6	+	+				+	Л, ПЗ, СРС,	Т
Тема 15. Система организации технического обслуживания ВС	8	+	+		+			Л, ПЗ, СРС, РКС	Дд
Тема 16. Система исследования и прогнозирования рынка авиатранспортной продукции авиакомпании	10	+	+	+	+	+		Л, ПЗ, СРС	Т
Тема 17. Системы ценообразования авиакомпании и главного оператора аэропорта	6	+		+				Л, ПЗ, СРС	Т
Тема 18. Система управления эксплуатационными расходами авиапредприятий	10		+	+		+	+	Л, ПЗ, СРС	Т
Тема 19. Генеральный план как основа эффективного функционирования главного оператора аэропорта	10	+	+	+	+			Л, ПЗ, СРС	Дд, ЗКР
Тема 20. Система планирования и управления инвестициями авиапредприятий	10	+	+	+	+			Л, ПЗ, СРС, РКС	Т
Тема 21. Система управления структурой капитала	8	+	+	+	+			Л, ПЗ, СРС	Т

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции						Образовательные технологии	Оценочные средства
		ОПК-3	ПК-3	ПК-4	ПК-9	ПК-17	ПК-18		
авиакомпания									
Курсовая работа	4							ЗКР	
Всего по дисциплине	225								
Промежуточная аттестация	63							З, Э	
Итого по дисциплине	288								

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

## 5.2 Темы дисциплины и виды занятий

№ темы	Наименование темы дисциплины	Л	ПЗ	КР	С	ЛР	СРС	Всего часов
Семестр 6								
1	Основные принципы теории системного анализа больших организационно-технических систем (БОТС)	2	2				6	10
2	Тема 2. Комплексная модель авиапредприятия как БОТС	2	2				6	10
3	Понятие хозяйственного механизма авиапредприятий РФ	2	2				6	10
4	Структурно-функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта	2	2				6	10
5	Механизм регулирования отношений собственности	2	4				6	12

№ темы	Наименование темы дисциплины	Л	ПЗ	КР	С	ЛР	СРС	Всего часов
	и регламентации хозяйственной деятельности авиапредприятий РФ							
6	Выбор форм хозяйствования авиапредприятиями РФ	2	4				6	12
7	Система транспортного обеспечения авиаперевозок	4	4				6	14
8	Организационная структура и структура управления авиапредприятия	4	4				6	14
9	Система оптимизации структуры воздушных линий (ВЛ) авиакомпании	4	4				6	14
10	Эксплуатационные ограничения при решении задачи оптимизации структуры сети ВЛ	4	2				6	12
11	Система коммерческой деятельности (маркетинга) авиакомпании	2	2				6	10
12	Система планирования и оперативного управления транспортным обеспечением авиаперевозок	4	2				7	13
13	Модель оптимизации структуры парка ВС авиакомпании	2	2				8	12
Итого за семестр 6		36	36				81	153
Семестр 7								

№ темы	Наименование темы дисциплины	Л	ПЗ	КР	С	ЛР	СРС	Всего часов
14	Система и инструменты оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией ВС	2	2	2			2	8
15	Система организации технического обслуживания ВС	4	2				2	8
16	Система исследования и прогнозирования рынка авиатранспортной продукции авиакомпании	4	4				2	10
17	Системы ценообразования авиакомпании и главного оператора аэропорта	2	2				2	6
18	Система управления эксплуатационными расходами авиапредприятий	4	4				2	10
19	Генеральный план как основа эффективного функционирования главного оператора аэропорта.	6	2				2	10
20	Система планирования и управления инвестициями авиапредприятий	4	4	2			2	12
21	Система управления структурой капитала авиакомпании	2	4				2	8
Итого за семестр 7		28	24	4			16	72
Итого по дисциплине		64	60	4			97	225

Сокращения: Л – лекции; ПЗ – практическое занятие; СРС – самостоятельная работа студента, С–семинары, ЛР – лабораторная работа, КР– курсовая работа.

### 5.3 Содержание дисциплины

**Тема 1. Основные принципы теории системного анализа больших организационно-технических систем (БОТС)**

Последовательность исследования сложных систем при использовании системного подхода. Принцип целостности. Принцип сложности. Принцип организованности. Методологический подход к решению проблемы синтеза комплексной модели авиатранспортного предприятия. Системный анализ. Системное моделирование. Системное управление.

#### **Тема 2. Комплексная модель авиапредприятия как БОТС**

Определения и классификация аэропортов и авиакомпаний. Виды моделирования. Формализация специфических особенностей организации работы авиакомпании. Структурно-функциональная модель авиакомпании как многоканальной СМО. Структурно-функциональная модель главного оператора аэропорта как многоканальной, многофазной СМО. Имитационная модель функционирования авиакомпании. Имитационная модель функционирования главного оператора аэропорта.

#### **Тема 3. Понятие хозяйственного механизма авиапредприятий РФ**

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

#### **Тема 4. Структурно-функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта**

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

#### **Тема 5. Механизм регулирования отношений собственности и регламентации хозяйственной деятельности авиапредприятий РФ**

Институциональная подсистема хозяйственного механизма. Основы институциональной теории. Институционализм как течение экономической мысли. Механизм правового регулирования отношений собственности авиапредприятий РФ. Механизм регламентации хозяйственной деятельности авиапредприятий РФ. Система правовых норм, регулирующих процессы организации (создания, реорганизации, ликвидации) авиапредприятий. Система правовых норм, регулирующих правоотношения в процессах производственно-хозяйственной деятельности авиапредприятий. Система норм, регулирующих правоотношения между органами государственной власти и управле-

ния и авиапредприятиями. Система норм арбитражного рассмотрения хозяйственных споров (нормы арбитражного процессуального права).

#### **Тема 6. Выбор форм хозяйствования авиапредприятиями РФ**

Организационно-правовые формы авиапредприятий мировой ГА. Организационно-правовые формы авиапредприятий РФ. Особенности процессов акционирования и приватизации авиапредприятий РФ. Рекомендуемые ИКАО формы владения и управления аэропортами, Дос 9980. Формы владения и управления аэропортами РФ. Концессии в аэропортах. Организационно-правовые модели ГЧП. Особенности бизнес-планирования создания и развития новых предприятий воздушного транспорта.

#### **Тема 7. Система транспортного обеспечения авиаперевозок**

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

#### **Тема 8. Организационная структура и структура управления авиапредприятия**

Основные принципы формирования структур управления. Принцип А. Чандлера. Рекомендуемая ИКАО структура управления аэропортом. Выбор организационной структуры авиакомпании и структуры управления авиакомпаниями. Уровни структуры управления. Требования к структуре управления. Функциональная модель формирования структур управления авиакомпаний. Дивизиональная модель формирования структур управления авиакомпаний. Блочный - целевой метод организационного проектирования структур управления авиакомпаний, принципиальная схема. Преимущества и недостатки используемых структур управления авиакомпаниями мира. Рекомендуемые варианты организационной структуры и структуры управления региональной авиакомпаниями РФ.

#### **Тема 9. Система оптимизации структуры воздушных линий авиакомпании**

Цели оптимизации структуры воздушных линий (ВЛ) авиакомпании. Задачи системы оптимизации структуры воздушных линий (ВЛ) авиакомпании. Блок-схема системного подхода к решению задачи повышения эффективности использования ВС на основе стратегических задач развития сети ВЛ авиакомпании. Эксплуатационные характеристики воздушных линий в качестве условий коммерческой эксплуатации ВС авиакомпании на ВЛ. Тип и протяженность ВЛ, обеспеченность средствами навигации и обслуживания

воздушного движения (ОВД). Летно-технические характеристики ВС и эксплуатационные характеристики ВЛ. Сравнительный анализ протяженности ВЛ с экономической дальностью полета ВС. Сравнительный анализ протяженности участков воздушной трассы с экономической дальностью полета ВС. Выбор определенного класса и типа ВС для коммерческой эксплуатации сети ВЛ авиакомпании. Критерии оптимальности ВЛ.

#### **Тема 10. Эксплуатационные ограничения при решении задачи оптимизации ВЛ**

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

#### **Тема 11. Система коммерческой деятельности (маркетинга) авиакомпании**

Цель функционирования системы коммерческой деятельности (маркетинга) хозяйственного механизма авиакомпании. План маркетинга как инструмент формирования рациональной структуры ВЛ. Назначение плана маркетинга. Задачи плана маркетинга. Структура плана маркетинга. Поэтапное планирование и управление перевозками на ВЛ. Зависимость задачи планирования сети маршрутов и состава парка ВС от бизнес-модели самой авиакомпании, так и от состояния индустрии авиационных перевозок в целом. Маршрутная сеть и структура парка ВС, обеспечивающие производство оптимального объема авиатранспортной продукции (АТП). Расстановка типов ВС по рейсам, совместно с расстановкой рейсов во времени. Управление доходами от коммерческой эксплуатации сети ВЛ,

#### **Тема 12. Система планирования и оперативного управления транспортным обеспечением авиаперевозок**

Система планирования и оперативного управления транспортным обеспечением авиаперевозок (СПТО) как элемент хозяйственного механизма авиакомпании. Дерево целей СПТО авиакомпании. Структура и динамика мирового рынка ВС. Провозная емкость. Структура и движение парка ВС авиакомпании. Цели и задачи системы оптимизации структуры парка ВС. Факторы, определяющие перспективную структуру самолетно-моторного парка (СМП) авиакомпании. Формы и виды лизинга ВС. Международные гарантии лизинга. Федеральный закон от 23.12.2010 № 361-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протоколу по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования».

### **Тема 13. Модель оптимизации структуры парка ВС авиакомпании**

Постановка задачи формирования оптимальной структуры парка ВС авиакомпании. Факторы, влияющие на эксплуатационные расходы авиакомпании: конструктивные и эксплуатационные. Протяженность ВЛ (участка маршрута) как основной фактор, обуславливающий выбор класса и типа ВС для коммерческой эксплуатации ВЛ. Системный подход к решению задачи повышения эффективности использования ВС на основе развития сети ВЛ авиакомпании. Формализация задачи формирования оптимальной структуры парка ВС авиакомпании. Решение задачи формирования оптимальной структуры парка в общем виде. Декомпозиция общей задачи на ряд частных задач. Процедура ранжирования допустимых решений в зависимости от частных количественных показателей эффективности организации транспортного обеспечения. Выбор типов самолетов для сложившейся сети авиалиний авиакомпании по критерию топливной эффективности. Этапы автоматизации решения задачи формирования парка воздушных судов для заданной сети авиалиний. Алгоритм автоматизированного решения задачи формирования оптимального парка воздушных судов для заданной сети авиалиний.

### **Тема 14. Система и инструменты оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией ВС**

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

### **Тема 15. Система организации технического обслуживания ВС**

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

### **Тема 16. Система исследования и прогнозирования рынка авиатранспортной продукции авиакомпании**

Структура и основные тенденции развития мирового рынка авиатранспортной продукции (АТП). Сегментация мирового рынка АТП. Характеристики мирового рынка АТП. Анализ функционирования странового рынка авиатранспортной продукции (РАТП) РФ. Структурная модель РАТП РФ.



Кривые спроса РАТП РФ. Характеристики РАТП РФ. Прогнозирование рынка АТП, цели, задачи и методы прогнозирования. Экспертные методы. Статистические методы. Экстраполяция. Эконометрических методы. Эконометрических модели прогнозирования ИКАО. Doc 8991. Модели прогнозирования на страновых и региональных рынках перевозок.

**Тема 17. Системы ценообразования авиакомпании и главного оператора аэропорта**

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

**Тема 18. Система управления эксплуатационными расходами авиапредприятий**

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

**Тема 19. Генеральный план как основа эффективного функционирования главного оператора аэропорта.**

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

**Тема 20. Система планирования и управления инвестициями авиапредприятий**

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

форма инвестиционной деятельности авиакомпаний. Методы оценки эффективности инвестиций авиапредприятий.

#### **Тема 21. Система управления структурой капитала авиакомпании**

Стратегическая цель системы управления структурой капитала авиакомпании. Задачи, решаемые при формировании оптимальной структуры капитала. Рынки капитала. Долевое и долговое финансирование. Зависимость ROE (коэффициента Дюпона) от структуры капитала авиакомпаний. Методология формирования оптимальной структуры капитала авиакомпаний. Алгоритм формирования оптимальной структуры капитала авиакомпаний, в том числе на этапе бизнес-планирования создания и развития новых предприятий воздушного транспорта.

#### **5.4 Практические занятия**

№ темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
<b>Семестр 6</b>		
1	Практическое занятие № 1. Последовательность исследования сложных систем при использовании системного подхода. Принцип целостности. Принцип сложности. Принцип организованности. Методологический подход к решению проблемы синтеза комплексной модели авиатранспортного предприятия. Системный анализ. Системное моделирование. Системное управление	2
2	Практическое занятие № 2. Формализация специфических особенностей организации работы авиакомпании. Имитационная модель функционирования авиакомпании. Имитационная модель функционирования главного оператора аэропорта	2
3	Практическое занятие № 3. Структура и основные показатели мирового рынка авиатранспортной продукции. Анализ типов и конъюнктуры рынков воздушных перевозок. Назначение хозяйственного механизма. Этапы формирования хозяйственного механизма. Системный анализ, системное моделирование, системное управление – методы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий как БОТС.	2
4	Практическое занятие № 4. Выбор конкретной авиакомпании. Имитационное моделирование авиакомпании. Сравнительный анализ моделей хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта. SWOT-анализ выбранной авиакомпании с ис-	2

№ темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
	пользованием программного обеспечения кафедры 20.	
5	Практическое занятие №5. Анализ отношений собственности выбранной авиакомпании. Анализ действующего механизма регламентации хозяйственной деятельности выбранной авиакомпании.	4
6	Практическое занятие № 6. Сравнительный анализ форм хозяйствования авиакомпаний мира. Формы владения и управления аэропортами мира и РФ.	4
7	Практическое занятие № 7. Анализ структуры СТО и организации системы стратегического планирования выбранной авиакомпании. Оценка управляемости и соответствия функционирования авиакомпании «золотому правилу» экономики Разбор конкретных ситуаций.	4
8	Практическое занятие № 8. Анализ организационной структуры и структуры управления выбранных авиакомпаний и главного оператора аэропорта. Анализ используемых структур управления авиакомпаниями мира. Предложения по корректировке структуры управления выбранной авиакомпании.	4
9	Практическое занятие № 9. Анализ результатов коммерческой эксплуатации структуры ВЛ выбранной авиакомпании (форма 14-ГА). Оптимизация структуры ВЛ авиакомпании по критерию валовой маржи.	4
10	Практическое занятие № 10. Анализ эксплуатационных ограничений решения задачи оптимизации структуры ВЛ выбранной авиакомпании. Эксплуатационные характеристики аэродромов и аэропортов, используемых авиакомпанией. Разбор конкретных ситуаций.	2
11	Практическое занятие № 11. Коммерческие права и соглашения на эксплуатацию ВЛ выбранной авиакомпании. ИКАО, Doc 9626. Анализ реализации плана продаж (маркетинга) по ретроспективным данным.	2
12	Практическое занятие № 12. Анализ структуры и динамика мирового рынка ВС. Структура и движение парка ВС выбранной авиакомпании за последние пять лет. Оценка провозной емкости.	2

№ темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
13	Практическое занятие № 13. Цели и задачи системы оптимизации структуры парка ВС. Анализ факторов, влияющих на эксплуатационные расходы авиакомпании. Модель оптимизации структуры парка ВС авиакомпании, формирование рациональной структуры парка ВС.	2
Итого за семестр 6		36
Семестр 7		
14	Практическое занятие № 14. Динамика показателей производительности ВС и регулярности рейсов выбранной авиакомпании за последние пять лет (формы 32-ГА, 30-ГА). Анализ производственной программы (плана движения ВС по ВЛ) выбранной авиакомпании. Расчет показателей производительности главного оператора аэропорта (WLU, VFP). Суточный план полетов ВС. Разбор конкретных ситуаций.	2
15	Практическое занятие № 15. Анализ показателей исправности и стратегии технической эксплуатации ВС выбранной авиакомпании за последние пять лет (форма 36-ГА). Стратегия экономического поведения выбранной авиакомпании на рынке услуг по ТО и Р. Разбор конкретных ситуаций.	2
16	Практическое занятие № 16. Прогнозирование объемов перевозок и экономических показателей выбранной авиакомпании с использованием программного обеспечения кафедры 20. Определение объема транспортной работы и доходной ставки, максимизирующих эксплуатационную прибыль выбранной авиакомпании на рынках совершенной и несовершенной конкуренции методами предельного анализа. Выдача задания на КР.	4
17	Практическое занятие № 17. Построение диаграммы краткосрочного равновесия выбранной авиакомпании (форма 14-ГА). Анализ системы ценообразования выбранного главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии. ИКАО, Doc 7100.	2
18	Практическое занятие № 18. Анализ структуры эксплуатационных расходов, тарифной политики и системы управления издержками выбранной авиакомпании. Расчет цен (тарифов) авиакомпании по формуле Лернера. Выбор схемы лизинга ВС. Расчет лизинговых пла-	4

№ темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
	тежей финансового и оперативного лизинга ВС выбранной авиакомпании. Моделирование эксплуатационных расходов главного оператора аэропорта в зависимости от VFP.	
19	Практическое занятие № 19. Выбор и анализ генерального плана конкретного аэропорта. Расчет пропускной способности аэропорта как объекта управления. Сравнительный анализ показателей производительности главных операторов аэропортов. Организация генерального планирования аэропорта. Дос 9184-AN/902. Часть 1. Предплановая координация. Защита КР.	2
20	Практическое занятие № 20. Анализ инвестиционных источников, систем планирования инвестиций, выбранных авиакомпании и главного оператора аэропорта. Оценка эффективности инвестиций авиапредприятий. Разбор конкретных ситуаций.	4
21	Практическое занятие № 21. Анализ моделей финансирования, выбранных авиакомпании и главного оператора аэропорта. Анализ системы управления структурой капитала. Расчет коэффициентов долговой нагрузки, в том числе на этапе бизнес-планирования создания и развития новых предприятий воздушного транспорта	4
Итого за семестр 7		24
Итого по дисциплине		60

### 5.5 Лабораторный практикум

Лабораторный практикум учебным планом не предусмотрен

### 5.6 Самостоятельная работа

№ темы дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
-------------------	-----------------------------	---------------------

№ темы дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
1	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Основные принципы теории системного анализа больших организационно-технических систем (БОТС)», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,9,]. 2.Подготовка к устному опросу.	6
2	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Комплексная модель авиапредприятия как БОТС», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,8]. 2.Подготовка к устному опросу.	6
3	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Понятие хозяйственного механизма авиапредприятий РФ», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,3,4]. 2.Подготовка к устному опросу	6
4	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Структурно-функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,3,4]. 2.Подготовка к устному опросу.	6
5	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Механизм регулирования отношений собственности и регламентации хозяйственной деятельности авиапредприятий РФ», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,12,18,21]. 2.Подготовка доклада.	6
6	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Выбор форм хозяйствования авиапредприятиями РФ», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,5,18,21,26,29,30]. 2.Подготовка к устному опросу.	6
7	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система транспортного обеспечения авиаперевозок», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,6,7,19,21,26,27,28,37]. 2.Подготовка доклада.	6
8	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Организационная структура и структура управления авиапредприятия», работа с кон-	6

№ темы дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
	спектом лекций и рекомендуемой литературой [1,23,26,29,33,34,37]. 2. Подготовка к компьютерному тесту.	
9	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система оптимизации структуры воздушных линий (ВЛ) авиакомпании», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,7,16,17,19,20]. 2. Подготовка доклада.	6
10	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Эксплуатационные ограничения при решении задачи оптимизации ВЛ», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,13,14,15,16,19]. 2. Подготовка к компьютерному тесту.	6
11	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система коммерческой деятельности (маркетинга) авиакомпании», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,4,19,20,33,-34]. 2. Подготовка к устному опросу.	6
12	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система планирования и оперативного управления транспортным обеспечением авиаперевозок» работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,8,30,32,33,34,36,37]. 2. Подготовка доклада.	7
13	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Модель оптимизации структуры парка ВС авиакомпании», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,3,9,10]. 2. Подготовка к устному опросу.	8

№ темы дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
14	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система и инструменты оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией парка ВС авиакомпании», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,4,22,23,25]. 2.Подготовка к компьютерному тесту.	2
15	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система организации технического обслуживания ВС», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,6,24,27,32,33,34,36,37]. 2. Подготовка доклада.	2
16	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система исследования и прогнозирования рынка авиатранспортной продукции авиакомпании», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,7,16,25,38,39]. 2.Подготовка к компьютерному тесту. 3.Выполнение КР.	2
17	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Системы ценообразования авиакомпании и главного оператора аэропорта», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,7,11,13,17,20]. 2.Подготовка к компьютерному тесту. 3.Выполнение КР.	2
18	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система управления эксплуатационными расходами авиапредприятий» работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,3,32,33,34,35,36,37,38]. 2.Подготовка к компьютерному тесту. 3.Выполнение КР.	2
19	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Генеральный план как основа эффективного функционирования главного оператора аэропорта. Организация генерального планирования аэропорта», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой. [1,3, 8,14,15,17,20, 25,27]. 2. Подготовка доклада. 3.Подготовка к защите КР	2



№ темы дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
20	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система планирования и управления инвестициями авиапредприятий», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,3,12,29,30,32, 33,34,35,36,37,38]. 2.Подготовка к компьютерному тесту.	2
21	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система управления структурой капитала авиакомпании», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,3,29,33,34,36,-37,38,39]. 2.Подготовка к компьютерному тесту.	2
Итого по дисциплине		97

### 5.7 Курсовые работы

В таблице приведена примерная структура курсовой работы по теме 26, раздела 9.3.

Наименование	Трудоемкость (часы)
Этап 1. Выдача задания на курсовую работу	2
Этап 2. Выполнение раздела 1 «Анализ структуры себестоимости выбранной авиакомпании»	1
Этап 3. Выполнение раздела 2 «Анализ ценовой стратегии и системы управления издержками авиакомпании»	2
Этап 4. Выполнение раздела 3 «Разработка финансово-экономической модели (ФЭМ) функционирования авиакомпании»	3
Этап 5. Выполнение раздела 4 «Верификация ФЭМ для различных схем финансового и оперативного лизинга ВС»	2
Этап 6. Заключение «Предложения по рационализации структуры парка ВС, исходя из критерия минимума лизинговых платежей»	1
Этап 7. Оформление курсовой работы	1
Защита курсовой работы	2
Итого по курсовой работе, в том числе:	14
– самостоятельная работа студента	10

### 6. Учебно-методическое и информационное обеспечение дисциплины

а) основная литература:

1. **Хозяйственный механизм авиатранспортных предприятий.**

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

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

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

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

б) дополнительная литература:

5.Фишер С., Дорнбуш Р., Шмалензи Р., **Экономика:** пер. с англ. [Электронный ресурс] / С. Фишер, Р. Дорнбуш., Р. Шмалензи— М.: Дело, 1993. — 829 с. — ISBN 5-86461-199-9. — Режим доступа <http://bookfi.net/book/588912>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

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

7.Комаристый, Е.Н. **Информационно-модельный комплекс для исследования рынка гражданских авиаперевозок** [Электронный ресурс] / Е.Н. Комаристый. Отв. ред. М. В. Лычагин. — Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2006. — 144 с. — ISBN 5-89665-125-2. — Режим доступа: <https://docplayer.ru/36148131-E-n-komaristy-ynformacionno-modelnyy-kompleks-dlya-issledovaniya-rynka-grazhdanskih-aviaperevozok.html>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

8.Ашфорд, Н., Стентон, Х.П.М., Мур, К.А. **Функционирование аэропорта:** пер. с англ. [Электронный ресурс] / Н. Ашфорд, Х.П.М. Стентон, К.А. Мур — М.: Транспорт, 1990. —372 с. — ISBN 5-277-00997-3. Режим доступа: <http://www.twirpx.com/file/963091>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

9.Кейн, В.М. **Оптимизация систем управления по минимаксному критерию** [Электронный ресурс] / В.М. Кейн. — М.: Наука, 1985. —248 с. — ISBN отсутствует. — Режим доступа: <https://www.twirpx.com/file/2008396/>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

10.Четыркин, Е.М., Васильева, Н.В. **Финансово-экономические расчеты:** справочное пособие [Электронный ресурс] / Е.М. Четыркин, Н.В. Васильева— М.: Финансы и статистика, 1990. — 301с. — ISBN 5-279-00530-4. —

Режим доступа: [http://www.pseudology.org/Bank/Chetyrkin\\_FinMath\\_1990a.pdf](http://www.pseudology.org/Bank/Chetyrkin_FinMath_1990a.pdf), свободный, (дата обращения 16.01.2018).

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

11. **О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах** [Электронный ресурс]. — Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 г. №599. — Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_89863](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_89863), свободный, (дата обращения 16.01.2018).

12. Лебедева, М.Ю. **Институциональные аспекты регулирования рыночных отношений в авиакомпаниях России**: монография [Электронный ресурс] / М.Ю. Лебедева, В.П. Маслаков, А.Ю. Пиджаков / — г. Киров, МЦНИП, 2013. 24 п. л. — [Электронный текст, 1 файл 3,2 МБ]. — ISBN 97-5-906223-03-6. — Режим доступа: <http://elibrary.ru/item.asp?id=18852998>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

13. **Конвенция о международной гражданской авиации** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 7300/9. Издание девятое, 2006. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1902240>, свободный, (дата обращения 11.01.2017).

14. **Приложение 14 к Конвенции о международной гражданской авиации. Том 1. «Проектирование и эксплуатация аэродромов»** [Электронный ресурс]. — ИКАО. Издание седьмое, 2016. — Режим доступа: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an14\\_v1\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an14_v1_cons_ru.pdf), свободный, (дата обращения 16.01.2018).

15. **Руководство по проектированию аэропортов** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 9184-AN/902, часть I. Генеральное планирование. Второе издание, 1987. — Режим доступа: <http://files.stroyinf.ru/Data2/1/4293804/-4293804274.pdf>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

16. **Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования воздушного транспорта** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 9587. Издание третье, 2008. — Режим доступа: [http://aviadocs.com/icaodocs/Docs/9587\\_cons\\_ru.pdf](http://aviadocs.com/icaodocs/Docs/9587_cons_ru.pdf), свободный, (дата обращения 16.01.2018).

17. **Руководство по экономике аэропортов** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 9562. Издание третье, 2013. — Режим доступа: [https://www.icao.int/publications/documents/9562\\_ru.pdf](https://www.icao.int/publications/documents/9562_ru.pdf), свободный, (дата обращения 16.01.2018).

18. **Руководство по приватизации в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 9980. Издание первое, 2012. — Режим доступа: [www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9980-cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9980-cons_ru.pdf), свободный, (дата обращения 16.01.2018).

19. **Руководство по регулированию международного воздушного транспорта** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 9626. Издание второе,

Код поля изменен

Код поля изменен

2004. — Режим доступа: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9626\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9626_cons_ru.pdf), свободный, (дата обращения 16.01.2018).

20. **Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Дос 7100–2014. — Режим доступа: <https://www.twirpx.com/file/1744303>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

21. **Воздушный кодекс Российской Федерации** [Электронный ресурс]. — Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ. — Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_284303](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_284303), свободный, (дата обращения 16.01.2018).

22. **Руководство по обеспечению и учету регулярности полетов воздушных судов гражданской авиации СССР (РПП ГА-90)** [Электронный ресурс]. — Приказ МГА СССР от 10.01.1990 №6. — Режим доступа: <http://www.alppp.ru/law/hozjajstvennaja-dejatelnost/transport/35/prikaz-mga-sssr-ot-10-01-1990--6.pdf>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

23. **Руководство по стандартам IOSA** [Электронный ресурс]. — Международная ассоциация воздушного транспорта. Монреаль – Женева, 2003 — Режим доступа <http://lib.knigi-x.ru/23raznoe/325742-1-12-prilozhenie-6-chikagskoy-konvencii-ekspluataciya-vozdushnih-sudov-standartirekomenduema-ya.php>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

24. **АС 1.1.MSG-3-2008. Основные положения по разработке требований к плановому техническому обслуживанию: изменение 2007.1** [Электронный ресурс]. — М.: ФГУП «НИИСУ», 2008.— Режим доступа: <http://cals.ru/sites/default/files/downloads/lss/msg3.pdf>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

25. **Официальный сайт ИКАО** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

26. **Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта РФ** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.favt.ru>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

27. **Официальный сайт Федерального авиационного агентства США** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.faa.gov>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

28. **Официальный сайт Европейского агентства авиационной безопасности** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.easa.europa.eu>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

29. **ПАО «Аэрофлот». Отчеты компании и основные производственно-финансовые показатели** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://ir.aeroflot.ru/ru/reporting/annual-reports/>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

30. **ОАО «ЮтЭйр». Годовые отчеты** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [https://www.utair.ru/about/corporate/investors/inform/ann\\_rep/](https://www.utair.ru/about/corporate/investors/inform/ann_rep/), свободный, (дата обращения 16.01.2018).

32. **Scandinavian Airline System. The SAS Group's Annual reports** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.sasgroup.net->

[/en/category-/investor-relations/financial-reports/annual-reports/](#), свободный, (дата обращения 16.01.2018).

33. **Air France-KLM, Annual documents** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.airfranceklm.com/en/finance/publications>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

34. **Lufthansa, Annual documents** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://investor-relations.lufthansagroup.com/en/publications/financial-reports.html>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

35. **О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протоколу по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования** [Электронный ресурс]. — Федеральный закон от 23.12.2010 № 361-ФЗ. — Режим доступа: <https://fzakon.ru/laws/federalnyy-zakon-ot-23.12.2010-n-361-fz>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

36. **Приложение 8 к Конвенции о международной гражданской авиации. Летная годность воздушных судов** [Электронный ресурс]. — ИКАО. Издание одиннадцатое, 2010. — Режим доступа: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an08\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an08_cons_ru.pdf), свободный, (дата обращения 16.01.2018).

37. **Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации"** [Электронный ресурс]. — Утверждены Приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128. — Режим доступа: <http://base.garant.ru/196235/>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

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

38. **Справочная система ГАРАНТ (интернет-версия)** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.garant.ru/iv>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

39. **Справочная система Консультант Плюс** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.consultant.ru/online>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

## 7. Материально-техническое обеспечение дисциплины

№ п/п	Наименование дисциплины	Наименование специальных помещений и помещений для самостоятельной работы	Оснащенность специальных помещений и помещений для самостоятельной работы	Перечень лицензионного программного обеспечения. Реквизиты подтверждающего документа
1	Хозяйственный механизм	Компьютерный класс	Компьютер в комплекте	Microsoft Windows 7 Profes-

Код поля изменен

Код поля изменен

Код поля изменен

№ п/п	Наименование дисциплины	Наименование специальных помещений и помещений для самостоятельной работы	Оснащенность специальных помещений и помещений для самостоятельной работы	Перечень лицензионного программного обеспечения. Реквизиты подтверждающего документа
	авиапредприятий	аудитория №456 Компьютерный класс аудитория №458 Лекционная аудитория №481	(системный блок +ЖК монитор LG 19 W1952TE) – 13 шт. Информационный киоск Компьютер в комплекте RAMEC STORM Custom W-13 шт. Мультимедийный проектор Acer X1261 P Принтер HL2140R Brother Экран Ноутбук Benq Joybook R42 15,4 Мультимедийный проектор Mitsubisi XD490U Экран	sional Microsoft Windows Office Professional Plus 2007 Acrobat Professional 9 Windows International Kaspersky Anti-Virus Suite для WKS и FS Konsi - SWOT ANALYSIS Konsi - FOREXSAL

## 8. Образовательные и информационные технологии

В структуре дисциплины в рамках реализации компетентностного подхода в учебном процессе используются следующие образовательные технологии: входной контроль, лекции, практические занятия, разбор конкретных ситуаций, самостоятельная работа студентов, включая выполнение курсовой работы как вида самостоятельной работы.

В процессе преподавания дисциплины «Хозяйственный механизм авиапредприятий» используются как классические формы и методы обуче-

ния: лекции, практические занятия, так и интерактивные технологии (проблемные лекции, разбор конкретных ситуаций).

В рамках изучения дисциплины предполагается использовать следующие образовательные технологии.

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

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

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

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

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

*Практические занятия* по дисциплине «Хозяйственный механизм авиапредприятий» проводятся в соответствии с учебным 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 управлению авиапредприятием, в том числе выполнения анализа рынка АТП, разработке планов маркетинга (планов продаж), производственных планов (планов движения ВС по ВЛ), расчетов затрат и результатов, а также оценки эффективности управления (рентабельности продаж) авиапредприятий.

*Разбор конкретных ситуаций.* Процесс обучения с использованием метода разбора конкретной ситуации (РКС) представляет собой имитацию реального события, сочетающую в себе в целом адекватное отражение реальной действительности, небольшие материальные и временные затраты и вариативность обучения. Сущность данного метода состоит в том, что учебный материал подается студентам виде проблем (кейсов), а знания приобретаются в результате активной и творческой работы: самостоятельного осуществления целеполагания, сбора необходимой информации в сети Интернет, ее анализа с разных точек зрения, выдвижения гипотезы, выводов, заключения, самоконтроля процесса получения знаний и его результатов.

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

Примерные задания на РКС (кейс-задачи) приведены в 9.6.4.

*Самостоятельная работа* студента является составной и важной частью учебной работы. Ее основной целью является формирование навыка самостоятельного приобретения знаний по некоторым не особо сложным вопросам теоретического курса, закрепление и углубление полученных знаний, самостоятельная работа со справочниками, периодическими изданиями и научно-популярной литературой, в том числе находящимися в глобальных компьютерных сетях. Самостоятельная работа подразумевает выполнение учебных заданий, в том числе выполнение курсовой работы.

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

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

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

Примерные темы курсовых работ по дисциплине приведены в 9.3.

После выбора темы студент приступает к подбору литературы и сбору практического материала. Опираясь на эти сведения, студент самостоятельно расширяет перечень литературы, подбирает и изучает ее, используя для этого библиотечные каталоги. Литературные источники подбираются так, чтобы в их перечне содержались работы общетеоретического характера и отражаю-



щие действующую практику. Особое внимание нужно уделить изучению публикаций последних пяти лет.

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

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

Оценочные средства для текущего контроля успеваемости, промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины и учебно-методическое обеспечение самостоятельной работы студентов включают в себя: устные опросы, доклады, компьютерные тесты, защиту курсовых работ.

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

Текущий контроль успеваемости студентов включает устные опросы, доклады, компьютерные тесты.

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

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

*Доклад* – продукт самостоятельной работы обучающегося, представляющий собой публичное выступление по представлению полученных результатов исследования по определенной учебно-практической или учебно-исследовательской теме. 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* – это 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. 9.6.3

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

*Промежуточная аттестация* по итогам освоения дисциплины проводится в формах зачета в 6 семестре, защиты курсовой работы и экзамена в 7 семестре.

Примерный перечень вопросов для проведения промежуточной аттестации в форме зачета в п. 9.6.5

Защита курсовой работы по дисциплине «Хозяйственный механизм авиапредприятий» представляет собой защиту самостоятельной учебно-исследовательской работы студента, с целью демонстрации теоретических и практических знаний по профилю подготовки и навыков применения этих знаний для решения практических задач в авиапредприятиях.

Подготовка и защита курсовой работы запланированы на 7 семестр.

Экзамен проводится в 7 семестре и позволяет оценить уровень освоения компетенций при изучении дисциплины.

Экзамен предполагает решение задачи и ответы на теоретические вопросы из перечня вопросов, вынесенных на этот вид промежуточной аттестации студентов по данной дисциплине.

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

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

### 9.1 Балльно - рейтинговая система (БРС) оценки текущего контроля успеваемости, знаний и промежуточной аттестации студентов

Общая трудоемкость дисциплины составляет 8 зачетных единиц, 288 академических часов.

Форма промежуточной аттестации по дисциплине – зачет (6 семестр).

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

Тема/вид учебных занятий (оценочных заданий), позволяющих студенту продемонстрировать достигнутый уровень сформированности компетенций	Количество баллов		Срок контроля (порядковый номер недели с начала семестра)	Примечание
	Минимальное значение	Максимальное значение		
Лекция 6	1	2	7	
Практическое занятие 6	1	2	7	
Практическое занятие 6	1	2	8	
Лекция 7	1	2	9	
Практическое занятие 7	1	2	9	
Лекция 7	1	2	10	
Практическое занятие 7	1	2	10	
Лекция 8	1	1,5	11	
Практическое занятие 8	2	2,5	11	
Лекция 8	1	1,5	12	
Практическое занятие 8	2	2,5	12	
Лекция 9	1	1,5	13	
Практическое занятие 9	2	2,5	13	
Лекция 9	1	1,5	14	
Практическое занятие 9	2	2,5	14	
Лекция 10	1	1,5	15	
Практическое занятие 10	2	2,5	15	
Лекция 10	1	1,5	16	
Практическое занятие 10	2	2,5	16	
Лекция 11	1	1,5	17	
Практическое занятие 11	2	2,5	17	
Лекция 12	1	1,5	17	
Практическое занятие 12	2	2,5	17	
Лекция 13	1	1,5	18	
Практическое занятие 13	2	2,5	18	
Самостоятельная работа студента				
Итого по обязательным видам занятий	45	70		
Зачет (6 семестр)	15	30	19	
Итого по дисциплине	60	100		
<b>Перевод баллов БРС в оценку по «академической» шкале</b>				
Количество баллов по БРС		Оценка (по «академической» шкале)		
60 и более		«зачтено»		
Менее 60		«не зачтено»		

Форма промежуточной аттестации по дисциплине – экзамен (7 семестр).

Тема/вид учебных занятий (оценочных заданий), позволяющих студенту продемонстрировать достигнутый уровень сформированности компетенций	Количество баллов		Срок контроля (порядковый номер недели с начала семестра)	Примечание
	Минимальное значение	Максимальное значение		
<i>Контактные виды занятий</i>				
Аудиторные занятия				
Лекция 14	2	3	1	
Практическое занятие 14	2	3	1	
Лекция 15	2	3	2	
Практическое занятие 15	2	3	2	
Лекция 16	2	3	3	
Практическое занятие 16	2	3	3	
Практическое занятие 16	2	3	4	
Лекция 17	2	3	5	
Практическое занятие 17	3	4	6	
Лекция 18	2	3	7	
Практическое занятие 18	2	4	8	
Практическое занятие 18	2	4	9	
Лекция 19	2	3	10	
Практическое занятие 19	2	4	11	
Лекция 20	3	3	12	
Практическое занятие 20	2	4	12	
Практическое занятие 20	3	4	13	
Лекция 21	2	3	14	
Практическое занятие 21	3	5	14	
Практическое занятие 21	3	5	14	
Самостоятельная работа студента				
Итого по обязательным видам занятий	45	70		
Экзамен (7 семестр)	15	30	17	
Итого по дисциплине	60	100		
<b>Перевод баллов БРС в оценку по «академической» шкале</b>				
Количество баллов по БРС		Оценка (по «академической» шкале)		
90 и более		5 – «отлично»		
75÷89		4 – «хорошо»		
60÷74		3 – «удовлетворительно»		

Тема/вид учебных занятий (оценочных заданий), позволяющих студенту продемонстрировать достигнутый уровень сформированности компетенций	Количество баллов		Срок контроля (порядковый номер недели с начала семестра)	Примечание
	Минимальное значение	Максимальное значение		
менее 60	2 – «неудовлетворительно»			

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

Посещение лекционного занятия обучающимся оценивается в 0,3 балла. Ведение лекционного конспекта – 0,7 баллов. Активное участие в обсуждении дискуссионных вопросов в ходе лекции – до 1,0 балла.

Максимальное число баллов по лекционному занятию равно 2.

Посещение практического занятия оценивается в 1 балл. Ведение конспекта на практическом занятии – 0,2. Доклад – до 1,1 балла. Участие в устном опросе и обсуждении доклада – до 0,2 балла. Участие в рабочих группах, решающих кейс-задачу – до 1 балла. Успешное решение кейс-задачи (теста) – до 1,3 балла. Доклад с презентацией решения кейс-задачи – до 0,2 баллов.

Максимальное число баллов по практическому занятию равно 5.

В процессе преподавания дисциплины «Хозяйственный механизм авиапредприятий» для текущего контроля обучающихся используются следующие формы:

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

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 аттестации.

Показателями, характеризующими текущую учебную работу обучающихся, являются:

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

По итогам освоения дисциплины проводится промежуточная аттестация обучающихся в формах зачета в шестом семестре и экзамена в седьмом семестре.

Зачет проводится в шестом семестре в форме устного ответа по приведенным ниже вопросам (п.9.6.5).

Защита курсовой работы осуществляется в седьмом семестре.

Экзамен проводится в седьмом семестре в форме устного ответа на 2 вопроса, из приведенного ниже перечня (п.9.6.7), и решения задачи (п.9.6.6).

### **9.3 Темы курсовых работ по дисциплине**

1.Использование совокупности методов системного анализа и управления для построения моделей предприятий воздушного транспорта

2.Основные принципы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий.

3.Концессии в аэропортах. Регламентация прав собственности авиапредприятий на землю

4.Система стратегического планирования авиакомпании (на примере конкретной авиакомпании)

5.Основные принципы формирования структур управления. Выбор организационной структуры и структуру управления авиакомпании (на примере конкретной авиакомпании)

6.План маркетинга как инструмент управления и оптимизации структуры ВЛ (на примере конкретной авиакомпании)

7.Сравнительный анализ показателей эффективности использования и производительности ВС авиакомпаний

8.Производственный план как инструмент оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией парка ВС авиакомпании

9. Система организации технического обслуживания и ремонта (ТО и Р) ВС (на примере конкретной авиакомпании)

10.Анализ характеристик и прогнозирование рынка воздушных перевозок (на примере одного из страновых рынков)

11.Краткосрочное и долгосрочное равновесие на конкурентных типах рынков авиатранспортной продукции

12.Долгосрочное равновесие аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии

13.Системы ценообразования авиакомпании и аэропорта

14.Цели и задачи системы управления себестоимостью. Факторы, влияющие на эксплуатационные расходы авиакомпании

15.Система финансового планирования, управления издержками авиакомпании

16.Управление запасами и система материально – технического снабжения авиакомпании

17.Показатели конкурентоспособности. Использование экспертных методов оценки показателей конкурентоспособности авиакомпании.

18.Процесс генерального планирования аэропорта, цели и задачи. Предплановая координация

19.Организация генерального планирования аэропорта. Финансовое планирование

20.Источники инвестиций авиакомпании и аэропорта. Планирование инвестиций

21.Многоэлементная система финансирования предприятий. Долевое и долговое финансирование

22.Финансовая аренда (лизинг) ВС (на примере конкретной авиакомпании)

23.Оперативный лизинг ВС (на примере конкретной авиакомпании)

24.Сравнительный анализ систем управления структурой капитала авиакомпаний

25.Оценка эффективности инвестиций авиапредприятий (на примере конкретного авиапредприятия)

26.Финансово-экономическая модель функционирования как инструмент повышения эффективности авиакомпании

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

1.Типы, структура и основные характеристики рынков авиаперевозок.

2.Доходные, расходные ставки авиатранспортной продукции (АТП).

3.Основные летно-технические характеристики воздушных судов (ВС), графики зависимости коммерческой загрузки ВС от дальности полета.

4.Операционные процессы, обеспечивающие выполнение миссии авиапредприятия.

5.Формирование чистой прибыли предприятия.

6.Структура документов ИКАО.

7.Типы и формы инвестиций.

8.Понятия проектного и процессного управления.

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

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<i>Способность проектировать организационные структуры, участвовать в разработке стратегий управления человеческими ресурсами организаций, планировать и осуществлять мероприятия, распределять и делегировать полномочия с учетом личной ответственности за осуществляемые мероприятия (ОПК-3).</i>		

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
Знает: –методы синтеза комплексной модели авиакомпании; –модели структур хозяйственного механизма (системы управления) авиакомпании и главного оператора аэропорта; –методы организационного проектирования авиапредприятий.	1 этап формирования	Обосновывает использование совокупности принципов системного анализа для построения моделей предприятий воздушного транспорта.
	2 этап формирования	Называет основные методы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий.
Умеет: –использовать методы организационного проектирования для разработки реальных структур управления авиапредприятий; –осуществлять распределение полномочий и ответственности на основе их делегирования.	1 этап формирования	Формирует матрицу сравнительного анализа организационных структур и структур управления авиапредприятий.
	2 этап формирования	Формирует матрицу сравнительного анализа реальных органограмм авиапредприятий.
Владет: –навыками организационного проектирования авиапредприятий; –навыками организации и координации взаимодействия между людьми в условиях организационных изменений.	1 этап формирования	Разрабатывает предложения по изменению организационной структуры и структуры управления выбранного авиапредприятия.
	2 этап формирования	Осуществляет корректировку органограммы выбранного авиапредприятия в условиях организационных изменений.
<i>Владение навыками стратегического анализа, разработки и осуществления стратегии организации, направленной на обеспечение конкурентоспособности (ПК-3).</i>		
Знает: –организацию систем стратегического планирования авиакомпании и главного оператора аэропорта;	1 этап формирования	Объясняет последовательность разработки блок-схемы организации систем стратегического планирования авиаком-



Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<p>–методы управленческого обследования авиапредприятий;</p> <p>–методы выбора генеральной и функциональных стратегий авиапредприятия;</p> <p>–методы ликвидации стратегического разрыва</p>		<p>пани и главного оператора аэропорта.</p> <p>Определяет алгоритм и основные формы отчетности для управленческого обследования авиапредприятий.</p>
	2 этап формирования	<p>Определяет алгоритм выбора генеральной и функциональных стратегий авиапредприятия.</p> <p>Определяет алгоритм ликвидации стратегического разрыва авиапредприятия.</p>
<p>Умеет:</p> <p>–выполнять анализ типов, конъюнктуры и показателей концентрации рынков воздушных перевозок;</p> <p>–выполнять управленческое обследование авиапредприятий;</p> <p>–выполнять сравнительный анализ показателей эффективности управления и конкурентоспособности авиапредприятий, оценивать их динамику;</p> <p>–формулировать цели и задачи авиапредприятия</p>	1 этап формирования	<p>Формирует матрицу анализа типов и конъюнктуры рынков воздушных перевозок.</p> <p>Разрабатывает таблицу расчетных показателей концентрации рынков (сегментов) воздушных перевозок.</p>
	2 этап формирования	<p>Формирует матрицу сравнительного анализа показателей эффективности управления и конкурентоспособности авиапредприятий, оценки их динамики.</p> <p>Определяет систему целей и задач авиапредприятия.</p>
<p>Владеет:</p> <p>–навыками управленческого обследования авиапредприятий;</p> <p>–навыками сравнительного анализа показателей эффективности управления и</p>	1 этап формирования	<p>Разрабатывает таблицу управленческого обследования выбранного авиапредприятия с выявлением и формулированием проблем его функционирования.</p>

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<p>конкурентоспособности авиапредприятий;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–навыками формулирования целей и задач авиапредприятия;</li> <li>–навыками организации системы стратегического планирования авиакомпании.</li> </ul>		Формирует таблицу показателей эффективности управления и конкурентоспособности выбранного авиапредприятия.
	2 этап формирования	Разрабатывает блок-схему системы стратегического планирования с формулировкой целей и задач выбранного авиапредприятия.
<p><i>Умение применять основные методы финансового менеджмента для оценки активов, управления оборотным капиталом, принятия инвестиционных решений, решений по финансированию, формированию дивидендной политики и структуры капитала, в том числе, при принятии решений, связанных с операциями на мировых рынках в условиях глобализации (ПК-4).</i></p>		
<p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–методы выбора финансовой стратегии авиапредприятия в качестве функциональной;</li> <li>–систему и основные методы финансового планирования и управления расходами авиапредприятий на мировых рынках воздушных перевозок;</li> <li>–систему и основные методы финансового планирования и управления инвестициями авиапредприятий на мировых рынках воздушных судов;</li> <li>–основные методы управления структурой капитала и формирования дивидендной политики авиакомпании.</li> </ul>	1 этап формирования	<p>Объясняет необходимость использования методов выбора финансовой стратегии авиапредприятия в качестве функциональной.</p> <p>Определяет набор методов финансового планирования и управления расходами авиакомпаний на мировых рынках воздушных перевозок.</p>
	2 этап формирования	Называет основные методы управления структурой капитала и формирования дивидендной политики авиакомпании.

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–использовать методы финансового планирования и управления расходами авиапредприятий;</li> <li>–использовать методы финансового планирования и управления инвестициями авиапредприятий;</li> <li>–использовать методы управления структурой капитала авиакомпании и формирования дивидендной политики.</li> </ul>	1 этап формирования	Разрабатывает финансовый план и бюджет выбранного авиапредприятия.
	2 этап формирования	<p>Разрабатывает программу и график инвестиций авиапредприятия.</p> <p>Выполняет анализ структуры капитала и предлагает оптимальную для выбранной авиакомпании.</p> <p>Выполняет анализ дивидендной политики и разрабатывает проект управленческого решения для выбранной авиакомпании.</p>
<p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–навыками анализа финансовой отчетности авиапредприятий, принятия обоснованных инвестиционных, кредитных и финансовых решений;</li> <li>–навыками финансового планирования и прогнозирования;</li> <li>–навыками оценки инвестиционных проектов авиапредприятий при различных условиях инвестирования и финансирования.</li> </ul>	1 этап формирования	Решает задачи анализа финансовой отчетности подготовки и обоснования инвестиционных, кредитных и финансовых решений авиапредприятий.
	2 этап формирования	<p>Разрабатывает план-прогноз финансовых показателей выбранного авиапредприятия с использованием программного обеспечения кафедры.</p> <p>Осуществляет оценку экономической эффективности инвестиционных проектов выбранного авиапредприятия при различных условиях инвестирования и финансирования в форме таблицы.</p>

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<i>Способность оценивать воздействие макроэкономической среды на функционирование организаций и органов государственного и муниципального управления, выявлять и анализировать рыночные и специфические риски, а также анализировать поведение потребителей экономических благ и формирование спроса на основе знания экономических основ поведения организаций, структур рынков и конкурентной среды отрасли (ПК-9).</i>		
<p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–показатели и методы оценки воздействия макроэкономической среды на функционирование мировой и национальных систем воздушного транспорта;</li> <li>–экономические основы поведения авиапредприятий на рынках воздушных перевозок различной структуры;</li> <li>–показатели и методы оценки конкурентной среды отрасли;</li> <li>–методы решения задачи формирования рациональных структур парка ВС и сети ВЛ авиакомпании.</li> </ul>	1 этап формирования	<p>Обосновывает набор основных макроэкономических показателей, оказывающих воздействие на функционирование мировой и национальных систем воздушного транспорта.</p> <p>Определяет структуру рынков воздушных перевозок и специфические особенности экономического поведения на них авиапредприятий.</p>
	2 этап формирования	<p>Называет показатели и методы оценки конкурентной среды отрасли.</p> <p>Называет методы решения задачи формирования рациональных структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании.</p>
<p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–выполнять исследование и прогнозирование рынка АТП авиакомпании в зависимости от динамики макроэкономических показателей мира и страны;</li> <li>–осуществлять анализ конкурентной среды отрасли;</li> <li>–проводить анализ рыночных и специфических рисков для принятия управ-</li> </ul>	1 этап формирования	<p>Решает задачи получения функциональных зависимостей динамики рынка АТП от динамики ВВП страны по ППС.</p> <p>Формирует матрицу величин CR и НИИ для сегментов мирового (странового) рынка воздушных перевозок.</p>
	2 этап формиро-	Разрабатывает таблицу анализа рыночных и специфических рисков для

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
управленческих решений, в том числе при решении задачи формирования рациональной структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании.	формирования	принятия управленческих решений, в том числе при решении задачи формирования рациональной структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании.
<p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–навыками исследования и анализа конкурентной среды отрасли;</li> <li>–навыками прогнозирования рынка АТП авиакомпании;</li> <li>–навыками анализа рыночных и специфических рисков для принятия управленческих решений.</li> </ul>	1 этап формирования	<p>Разрабатывает таблицу анализа конкурентной среды отрасли для функционирования выбранной авиакомпании.</p> <p>Разрабатывает таблицу прогнозных показателей рынка АТП выбранной авиакомпании.</p>
	2 этап формирования	Разрабатывает матрицу рыночных и специфических рисков процесса формирования рациональной структуры парка ВС и сети ВЛ выбранной авиакомпании.
<i>Способность оценивать экономические и социальные условия осуществления предпринимательской деятельности, выявлять новые рыночные возможности и формировать новые бизнес-модели (ПК-17).</i>		
<p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–методы разработки сети новых ВЛ для выполнения авиаперевозок;</li> <li>–закономерности и тенденции возникновения и развития межрегионального спроса на авиаперевозки.</li> </ul>	1 этап формирования	Определяет структуру рынков воздушных перевозок и специфические методы формирования сети ВЛ вновь созданной авиакомпании.
	2 этап формирования	Обосновывает набор основных макроэкономических показателей, определяющих авиационную подвижность и объемы спроса населения региона на авиаперевозки.

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–разрабатывать бизнес-модели создания и развития новых форм предоставления авиатранспортных услуг;</li> <li>–анализировать и прогнозировать спрос на авиaperезовки по сети ВЛ с использованием методов и инструментов прогнозирования.</li> </ul>	1 этап формирования	Выполняет разработку бизнес-плана создаваемой авиакомпании и определяет этапы развития новых форм предоставления авиатранспортных услуг.
	2 этап формирования	Осуществляет анализ и прогноз спроса на авиaperезовки по предложенной сети ВЛ с использованием ПО кафедры 20.
<p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–инструментами оценки качества разработки проектов развития новых форм предоставления авиатранспортных услуг (АТУ);</li> <li>–различными методами и инструментами ценообразования на АТП авиакомпании.</li> </ul>	1 этап формирования	Производит оценку проектов развития новых форм АТУ по критериям окупаемости инвестиций.
	2 этап формирования	Разрабатывает матрицу доходных ставок по сети ВЛ с использованием методов маржинального, предельного анализа, формулы А. Лернера на рынках АТП несовершенной конкуренции.
<i>Владение навыками бизнес-планирования создания и развития новых организаций (направлений деятельности, продуктов) (ПК-18).</i>		
<p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–методы разработки бизнес-планов создания и развития новых предприятий воздушного транспорта (ВТ);</li> <li>–закономерности и тенденции возникновения спроса на формирование новых предприятий ВТ, в том числе предприятий инфраструктуры.</li> </ul> <p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–разрабатывать бизнес-</li> </ul>	1 этап формирования	Производит анализ спроса на услуги планируемого к созданию предприятия инфраструктуры ВТ.
	2 этап формирования	Определяет основные методы разработки бизнес-плана создания нового предприятия инфраструктуры ВТ.
	1 этап формирования	Выполняет прогнозирование объемных и финансовых показателей создаваемого предприятия инфраструктуры ВТ.

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
планы создания и развития новых предприятий воздушного транспорта (ВТ); –анализировать и прогнозировать спрос на формирование новых предприятий ВТ, в том числе предприятий инфраструктуры.	2 этап формирования	Выполняет разработку бизнес-плана создаваемого предприятия инфраструктуры ВТ.
Владеет: –навыками бизнес-планирования создания и развития новых предприятий ВТ; –навыками анализа и прогнозирования спроса на формирование новых предприятий ВТ, в том числе предприятий инфраструктуры.	1 этап формирования	Производит оценку бизнес-плана создания нового предприятия инфраструктуры ВТ по критериям окупаемости инвестиций.
	2 этап формирования	Разрабатывает матрицу цен и тарифов создаваемого предприятия инфраструктуры ВТ, с учетом типов рынков (сегментов) его функционирования.

### 9.5.1 Описание шкал оценивания

Шкала оценивания курсовой работы показана в таблице.

Наименование этапа выполнения курсовой работы	Максимальное количество баллов	Шкала оценивания
Этап 1. Выдача задания на курсовую работу	–	–
Этап 2. Выполнение раздела 1 «Анализ структуры себестоимости выбранной авиакомпании»	10	0,5 балла снимается за ошибку в расчете показателя, 1 балл снимается за отсутствие расчетного показателя, 0,5 балла снимается за отсутствие вывода, 0,3 балла снимается за некорректный вывод, 0,2 балла снимается за неполный вывод,
Этап 3. Выполнение раздела 2 «Анализ ценовой стратегии и системы управления издержками авиакомпании»	5	

Наименование этапа выполнения курсовой работы	Максимальное количество баллов	Шкала оценивания
Этап 4. Выполнение раздела 3 «Разработка финансово-экономической модели (ФЭМ) функционирования авиакомпании»	30	0,2 балла снимается за допущенные грамматические ошибки
Этап 5. Выполнение раздела 4 «Верификация ФЭМ для различных схем финансового и оперативного лизинга ВС»	5	
Этап 6. Заключение «Предложения по рационализации структуры парка ВС, исходя из критерия минимума лизинговых платежей»	10	0,1 балла снимается за ошибку в значениях показателей, 0,3 снимается за неполную информацию, 0,2 снимается за допущенные грамматические ошибки.
Этап 7. Оформление курсовой работы	5	1-3 балла снимаются за небрежность оформления текста, 1-2 балла снимаются за небрежность оформления использованных источников
Этап 8. Представление к защите курсовой работы	5	За каждый просроченный день по неуважительной причине снимается 0,5 балла.
Итого выполнение курсовой работы	70	
Защита курсовой работы	30	5 баллов – исследовательский характер; 5 баллов – актуальность работы; 10 баллов – ответы на вопросы четкие, ясные и полные; 5 баллов – системная интерпретация полученных в курсовой работе результатов; 5 баллов – грамотное ведение полемики.
Всего по курсовой работе	100	



Наименование этапа выполнения курсовой работы	Максимальное количество баллов	Шкала оценивания
<b>Перевод баллов БРС в оценку по «академической» шкале</b>		
Количество баллов по БРС	Оценка (по «академической» шкале)	
90 и более	5 – «отлично»	
75÷89	4 – «хорошо»	
60÷74	3 – «удовлетворительно»	
менее 60	2 – «неудовлетворительно»	

Характеристики других шкал оценивания приведены ниже.

1. Максимальное количество баллов за экзамен – 30. Минимальное (зачетное) количество баллов («экзамен сдан») – 15 баллов, за зачет максимальное количество баллов – 30, минимальное количество баллов («зачтено») – 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 билета и за решение задачи.

4. Ответы на вопросы билета оцениваются следующим образом:

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

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

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

– *4 балла*: ответ удовлетворительный, оценивается как минимально необходимые знания по вопросу, при этом показано хотя бы минимальное знание всех разделов вопроса в пределах лекционного материала. При этом 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 обучения по дисциплине**

### **9.6.1 Примерный перечень контрольных вопросов для проведения устного опроса**

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

2. Основные принципы системного анализа

3. Основные методы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий

4. Назначение хозяйственного механизма авиапредприятий

5. Какие формы хозяйствования используются авиапредприятиями РФ?

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

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

8. Определение генерального плана аэропорта

9. Структура генерального плана аэропорта

10. Требования к генеральным планам аэропортов

11. Документы ИКАО, используемые при генеральном планировании аэропортов

12. Характеристика предплановой координации

### **9.6.2 Примерный перечень тем для докладов**

1. Блок-схема структурно-функциональной модели хозяйственного механизма авиакомпании, основные подсистемы

2. Цели, задачи и структура системы транспортного обеспечения авиаперевозок авиакомпании

3. Система стратегического планирования авиакомпании
4. Типы генеральных стратегий авиакомпании
5. Показатели эффективности управления авиапредприятий
6. Институциональная подсистема хозяйственного механизма авиакомпании, назначение, структура, основные функции
7. Система регулирования рыночных отношений как подсистема хозяйственного механизма авиакомпании, назначение, структура, основные функции
8. Система управления себестоимостью авиатранспортной продукции как подсистема хозяйственного механизма авиакомпании, назначение, структура, основные функции
9. Цели и задачи системы оптимизации структуры воздушных линий (ВЛ) авиакомпании
10. Структура и динамика мирового рынка пассажирских ВС.
11. Выбор стратегии технической эксплуатации воздушных судов авиакомпании
12. Методология разработки программ технического обслуживания ВС (ПТО ВС) авиакомпании (MSG-3)
13. Структура мирового рынка услуг по ТО и Р
14. Стратегия экономического поведения авиакомпании на рынке услуг по ТО и Р
15. Типы и организационные формы предприятий (подразделений) по ТО и Р ВС
16. Блок-схема структурно-функциональной модели хозяйственного механизма главного оператора аэропорта, основные подсистемы
17. Система стратегического планирования главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии
18. Цели, задачи и структура системы генерального планирования главного оператора аэропорта
19. Пропускная способность аэропорта как объект управления
20. Предварительное технико-экономическое обоснование генерального плана строительства (реконструкции) аэропорта
21. Инвестиционная программа развития инфраструктуры аэропорта
22. Источники финансирования и график инвестиций при строительстве (реконструкции) аэропорта

#### **9.6.4 Содержание тестов для текущего контроля**

1. Авиатранспортное предприятие, это: 1) авиакомпания; 2) главный оператор аэропорта; 3) оба типа предприятий
2. По виду операций авиакомпании классифицируются на: 1) регулярные; 2) чартерные; 3) частные
3. Признаками авиакомпании как типичной большой организационно-технической системы (БОТС) являются: 1) обязательное наличие единой целевой функции, реализуемой в некотором, как правило, ограниченном мно-

жестве операций; 2) наличие многоуровневой подсистемы управления, включающей в себя управляющий элемент, имеющий функции ЛПР; 3) форма собственности.

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

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

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

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

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

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

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

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

12. Цели авиапредприятия должны обладать следующими характеристическими свойствами: 1) конкретности и измеримости; 2) ориентированности во

времени и фиксированности горизонта планирования; 3) достижимости; 4) всеми перечисленными свойствами.

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

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

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

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

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

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

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

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

21. Структуру управления авиакомпанией можно представить двумя уровнями управления. Выделите их. 1) стратегическое планирование и кон-

троль; 2) экологическое планирование; 3) тактическое планирование и оперативное управление.

22. В качестве инструментов оперативного управления менеджерами авиакомпаний используются: 1) план маркетинга (план продаж); 2) план структуры и движения парка ВС; 3) производственная программа (план движения определенных типов ВС по авиалиниям); 4) план по охране природных ресурсов.

23. В целях сравнительного анализа производительности воздушных судов авиакомпаний используются: 1) показатель часовой производительности ВС (ткм/час); 2) показатель годовой производительности ВС компании (млн. ткм/среднесписочное ВС в год).

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

26. Для ВС ГА, в целях обеспечения безопасности, надежности и эффективности эксплуатации, могут назначаться четыре вида ресурсов. Выделите их: 1) ресурс (срок службы) до списания (технический); 2) назначенный ресурс (срок службы); 3) средний ресурс (срок службы); 4) гарантийный ресурс (срок службы); 5) межремонтный (до 1 ремонта) ресурс (срок службы).

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

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

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

30. В соответствии с принятыми в мировой практике методами анализа товарных рынков количественными показателями, характеризующими структуру рынка авиаперевозок, являются: 1) количество авиаперевозчиков на рынке; 2) доли авиаперевозчиков в объеме авиатранспортной продукции, реализуемой на данном рынке (сегменте); 3) количество перевезенных пассажиров; 4) показатели рыночной концентрации.

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

32. Средняя дальность перевозки авиакомпании, это: 1) отношение выполненного пассажирооборота к числу перевезенных пассажиров; 2) отношение числа перевезенных пассажиров к выполненному пассажирообороту;

33. В практике авиационного бизнеса наиболее распространенными являются четыре подхода к прогнозированию. Выделите их: 1) экстраполяция; 2) прогнозирование с применением эконометрических моделей; 3) прогнозирование с использованием методов экспертных оценок; 4) методы прогнозирования, являющиеся комбинацией вышеприведенных; 5) аппроксимация.

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

35. Внедрение и использование какой модели ценообразования на транспортную продукцию являются одним из основных направлений повышения эффективности функционирования авиакомпаний? 1) гибкой; 2) затратной.

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

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

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

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

40. К наиболее распространенным методикам интегрированной оценки уровня конкурентоспособности авиакомпании можно отнести четыре следующие. Выделите их: 1) методика сравнительного анализа эффективности (продуктивности) использования ресурсов предприятия; 2) методика соизмерения конкурентных сил предприятия на основе использования результатов SWOT-анализа; 3) методика анализа конкурентоспособности авиакомпании по отдельным элементам комплекса маркетинга; 4) методика анализа конкурентоспособности авиакомпании по показателям качества; 5) методика анализа конкурентоспособности авиакомпании по показателям численности персонала.



### 9.6.3 Примерные задания на РКС (кейс-задачи)

1.В таблицах 1 и 2 представлен анализ основных показателей производственной и финансово-экономической деятельности ОАО «Авиакомпания «Сибирь» за 2012-2016 годы.

Необходимо предложить генеральную стратегию и набор функциональных стратегий развития авиапредприятия на 2017-2022 годы.

Таблица 1

Производственные показатели ОАО «Авиакомпания «Сибирь»  
за 2012-2016 годы

№ п/п	Показатели	Единицы измерения	2012	2013	2014	2015	2016
Пассажирские перевозки (ВВЛ)							
1	Число рейсов	-	35429	35785	38326	41012	47367
2	Налет	час	92124	91473	95886	99094	111913
3	Пассажирооборот	млн. пкм	7308,8	6830,5	7627,7	8020,6	9205,4
4	Число перевезенных пассажиров	тыс. чел.	3636	3548	4010	4385	5093
5	Процент занятости кресел	%	76	74,3	78,3	79,9	79,4
Пассажирские перевозки (МВЛ)							
6	Число рейсов	-	10546	13622	18951	21715	22497
7	Налет	час	32836	41781	56927	64801	65180
8	Пассажирооборот	млн. пкм	2970,1	3712,3	5397,5	6177,2	6377,4
9	Число перевезенных пассажиров	тыс. чел.	1199	1580	2341	2700	2845
10	Процент занятости кресел	%	77,9	78,1	82,6	82,1	80,8
Пассажирские перевозки (всего)							
11	Число рейсов	-	45975	49407	57277	62727	69864

№ п/п	Показатели	Единицы измерения	2010	2011	2012	2013	2014
12	Налет	час	124960	133254	152813	163895	177093
13	Пассажирооборот	млн. пкм	10278,9	10542,8	13025,2	14197,8	15582,8
14	Число перевезенных пассажиров	тыс. чел.	4835	5128	6351	7085	7938
15	Процент занятости кресел	%	76,5	75,6	80,1	80,9	80,0
Грузовые перевозки (всего)							
16	Перевезено грузов и почты	тонн	36699	34924	37413	36515	36667
17	Грузовой тоннокилометраж	млн. ткм	-	84,5	84,8	80,9	81,1

Таблица 2

Финансовые показатели ОАО «Авиакомпания «Сибирь»  
за 2012-2016 годы

№ п/п	Показатели	Единицы измерения	2012	2013	2014	2015	2016
1	Выручка	млн. руб.	39822	45264	55864	62721	70706
2	Себестоимость	млн. руб.	31999	37962	49984	56223	63488
3	Валовая прибыль	млн. руб.	7823	7302	5880	6498	7218
4	Коммерческие расходы	млн. руб.	1666	1824	2667	2119	2494
5	Управленческие расходы	млн. руб.	1965	2032	2066	1971	2292
6	Прибыль от продаж	млн. руб.	4192	3446	1147	2408	2432
7	Сальдо внереализационных доходов и расходов	млн. руб.	-2765	-1472	438	-1043	-753
8	Прибыль до налогообложения	млн. руб.	1427	1974	1585	1365	1679

№ п/п	Показатели	Единицы измерения	2012	2013	2014	2015	2016
9	Текущий налог на прибыль	млн. руб.	285,4	394,8	317	273	335,8
10	Чистая прибыль	млн. руб.	1142	1579	1268	1092	1343
11	Рентабельность продаж	%	10,5	7,6	2,1	3,8	3,4
12	Чистая рентабельность	%	2,9	3,5	2,3	1,7	1,9

2. В таблицах 1 и 2 представлены показатели конкурентоспособности ПАО «Аэрофлот» и Группы компаний «Lufthansa» за 2013-2015 годы, а также прогнозные показатели производственной деятельности ПАО «Аэрофлот» до 2020 года.

Необходимо предложить стратегию сохранения (повышения) конкурентоспособности ПАО «Аэрофлот» на мировом рынке авиаперевозок в данном периоде.

Таблица 1

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

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

Таблица 2

Прогнозные показатели производственно-хозяйственной деятельности (ПХД)  
 ПАО «Аэрофлот» до 2020 года

№ п/п	Наименование показателя	Единицы измерения	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Перевозка пассажиров	млн. чел.	26,1	30,4	33,7	37,3	41,0	45,0
2	Выполненный пассажирооборот	млрд. пасс. км	74,1	84,0	93,1	102,7	112,9	123,8
3	Предельный пассажирооборот	млрд. кресло-км	93,5	106,1	117,3	129,1	141,6	155,0
4	Коэффициент пассажирской загрузки	%	79,3	79,5	79,8	80,2	80,6	80,9

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

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

Таблица 1

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

№ п/п	Наименование характеристики	Международный аэропорт «Санкт-Петербург»	Международный аэропорт «Иркутск»
1	Код ИАТА	LED	ИКТ
2	Код ИКАО	ULLI	UШ
3	Внутренний код	ПЛК	ИКТ
4	Главный оператор	ООО"ВВСС"	ОАО "Международный аэропорт Иркутск"
5	ВПП	1.10R/28L –3780x60м 2.10L/28R –3397x60м	12/30 – 3565x45м

№ п/п	Наименование характеристики	Международный аэропорт «Санкт-Петербург»	Международный аэропорт «Иркутск»
6	Классификационное число покрытия ВПП	1. PCN 74/R/C/W/U 2. PCN 56/R/C/X/T	PCN 45/F/A/W/T
7	Класс аэродрома	А	Б
8	Время работы	круглосуточно	круглосуточно
9	Часовой пояс	UTC+3/+4	UTC +8
10	Метеоминимум	II категория ИКАО	I категория ИКАО

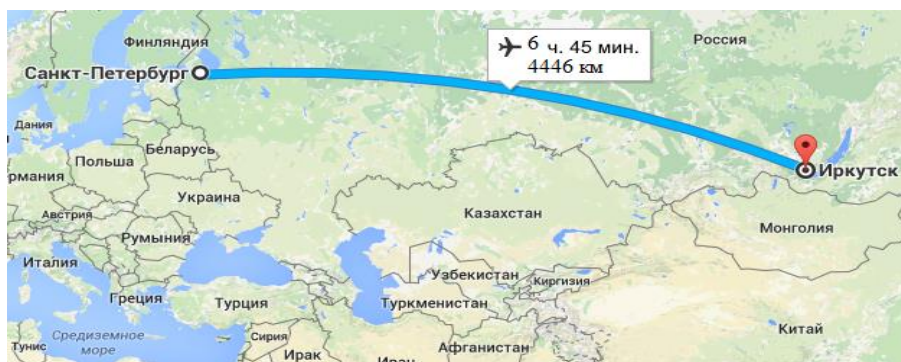


Рисунок 1 – Ортодромия LED – ИКТ

Таблица 2

Эксплуатационно-технические характеристики международного аэропорта «Шанхай» (Пудун)

№ п/п	Наименование характеристики	Shanghai Pudong International Airport
1	Код ИАТА	PVG
2	Код ИКАО	ZSPD
3	Эксплуатант	Shanghai Airport Authority
4	ВПП	1. 16R/34L – 3800 x 60м 2. 16L/34R – 3800 x 60м 3. 17R/35L – 3400 x 60м 4. 17L/35R – 4000 X 60м
5	Классификационное число покрытия ВПП	1. PCN 109/R/B/W/T 2. PCN 109/R/B/W/T 3. PCN 121/R/B/W/T 4. PCN 121/R/B/W/T
6	Класс аэродрома	4F
7	Время работы	круглосуточно

№ п/п	Наименование характеристики	Shanghai Pudong International Airport
8	Часовой пояс	UTC +8
9	Метеоминимум	III А



Рисунок 2 – Ортодромия ИКТ– PVG

#### 9.6.5 Примерный перечень вопросов для промежуточной аттестации в форме зачета

1. Сформулируйте принципы целостности, сложности и организованности, используемые для исследования БОТС
2. Диаграмма краткосрочного равновесия авиакомпании на рынках несовершенной конкуренции
3. Назначение хозяйственного механизма авиапредприятий
4. Основные типы рынков воздушных перевозок
5. Конъюнктурообразующие показатели рынков воздушных перевозок
6. Основные методы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий
7. Назначение и структура подсистемы транспортного обеспечения хозяйственного механизма авиакомпании
8. Назначение и структура подсистемы регулирования рыночных отношений хозяйственного механизма авиакомпании
9. Назначение и структура подсистемы аэропортовой деятельности хозяйственного механизма главного оператора аэропорта
10. Формы владения и управления аэропортами РФ
11. Блок-схема организации процесса стратегического планирования авиакомпании

12. Последовательность формирования структуры управления авиакомпанией
13. Критерии оптимальности структуры воздушных линий (ВЛ) авиакомпании
14. Эксплуатационные характеристики аэродромов и аэропортов
15. Коммерческие права и соглашения на эксплуатацию ВЛ («свободы воздуха»)
16. Выходные характеристики плана маркетинга (плана продаж) авиакомпании
17. Определение провозной емкости авиакомпании
18. Структура и движение парка ВС авиакомпании

#### **9.6.6 Примерный перечень задач для промежуточной аттестации в форме экзамена**

1. Рассчитать среднегодовые темпы прироста пассажирооборота (AAGR и CAGR) мирового ВТ за последние пять лет по данным ИКАО.
2. Рассчитать среднегодовые темпы прироста пассажирооборота (AAGR и CAGR) ВТ РФ за последние пять лет по данным ФАВТ.
3. Рассчитать среднегодовые темпы прироста пассажирооборота (AAGR и CAGR) ВТ РФ выбранной авиакомпании за последние пять лет.
4. Рассчитать среднегодовые темпы прироста пассажирообмена (AAGR и CAGR) ВТ РФ выбранного главного оператора аэропорта за последние пять лет.
5. Построить график кривой спроса выбранной авиакомпании на рынке пассажирских перевозок ВВЛ.
6. Построить график кривой спроса выбранной авиакомпании на рынке пассажирских перевозок МВЛ.
7. Построить график кривой спроса пассажирообмена выбранного главного оператора аэропорта РФ на рынке аэропортовых услуг ВВЛ.
8. Построить график кривой спроса пассажирообмена выбранного главного оператора аэропорта РФ на рынке аэропортовых услуг МВЛ.
9. Рассчитать матрицу SWOT-анализа выбранной авиакомпании с использованием программного обеспечения кафедры 20.
10. Рассчитать матрицу SWOT-анализа выбранного главного оператора аэропорта с использованием программного обеспечения кафедры 20.
11. Выполнить прогноз пассажирооборота выбранной авиакомпании на пять лет с использованием программного обеспечения кафедры 20.
12. Выполнить прогноз пассажирообмена выбранного главного оператора аэропорта РФ на пять лет с использованием программного обеспечения кафедры 20.
13. Построить график динамики эффективности управления (рентабельности продаж) выбранной авиакомпании за последние пять лет.

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

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

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

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

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

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

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

#### **9.6.7 Примерный перечень вопросов для промежуточной аттестации в форме экзамена**

1. Модель авиатранспортного предприятия как объекта управления.

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

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

4. Основные производственные показатели главного оператора аэропорта.

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

6. Метод коэффициентного анализа финансового состояния предприятия.

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

8. План продаж (маркетинга) авиакомпании.

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

10. Организационно-правовые формы авиатранспортных предприятий.

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

12. План движения ВС по воздушным линиям (производственный план авиакомпании).

13. Институциональная подсистема хозяйственного механизма авиакомпании.

14. Рекомендуемая ИКАО структура управления аэропортом.

15. Организация системы стратегического планирования авиакомпании.



16. Пропускная способность аэропорта как объект управления.
17. Система организации планирования транспортного обеспечения авиaperевозок.
18. Финансовый план авиакомпании.
19. Система организации технического обслуживания ВС.
20. Критерии оценки конкурентов авиакомпании на эксплуатируемых воздушных линиях.
21. Система исследования и прогнозирования рынка авиaperевозок.
22. Методология разработки программ технического обслуживания ВС (ПТО ВС) авиакомпании (MSG-3).
23. Система ценообразования авиакомпании.
24. Программа инвестиций на поддержание летной годности ВС.
25. Система ценообразования главного оператора аэропорта.
26. План материально-технического снабжения авиакомпании.
27. Система и критерии оптимизации структуры воздушных линий авиакомпании.
28. Пропускная способность аэровокзала аэропорта, как объект управления.
29. Организация системы коммерческой деятельности авиакомпании.
30. Государственное регулирование ставок сборов главных операторов аэропортов.
31. Система регулирования отношений собственности авиатранспортных предприятий.
32. Структура себестоимости транспортной продукции авиакомпании.
33. Система оценки качества и конкурентоспособности авиакомпании.
34. Диаграмма краткосрочного равновесия на рынках совершенной и несовершенной конкуренции. Объем транспортной продукции авиакомпании, максимизирующий ее эксплуатационную прибыль
35. Тарифная политика авиакомпании на регулярных воздушных линиях.
36. Структура и основные показатели мирового рынка авиатранспортной продукции.
37. Основные проблемы процесса обновления парка ВС авиакомпаний
38. Структура и основные показатели рынка авиатранспортной продукции РФ.
39. Система финансового планирования авиатранспортных предприятий.
40. Назначение генерального плана аэропорта. Процесс генерального планирования аэропорта, цели и задачи
41. Предплановая координация при генеральном планировании аэропорта. Требования, предъявляемые к информации.
42. Предварительное ТЭО генерального плана аэропорта.
43. Организация генерального планирования аэропорта.
44. Система финансового планирования главного оператора аэропорта.

45. Источники инвестиций авиакомпании и аэропорта. Планирование инвестиций.

46. Многоэлементная система финансирования предприятий. Долевое и долговое финансирование

47. Рынки капитала. Система управления структурой капитала авиакомпании.

48. Методы оценки эффективности инвестиций авиапредприятий.

#### **10. Методические рекомендации для обучающихся по освоению дисциплины**

Изучение обучающимися дисциплины «Хозяйственный механизм авиапредприятий» организуется в виде лекций, практических занятий с разбором конкретных ситуаций и самостоятельной работы. Продолжительность изучения дисциплины – два семестра. Уровень и качество знаний обучающихся оцениваются по результатам текущего контроля успеваемости, промежуточной аттестации освоения дисциплины в виде зачета и 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 «Хозяйственный механизм авиапредприятий» проводятся как традиционные лекции, в ходе которых используются преимущественно разъяснение, иллюстрация, описание, приведение примеров, так и проблемные, характеризующиеся всесторонним анализом явлений, научным поиском истины. Проблемная лекция опирается на логику последовательно моделируемых проблемных ситуаций путем постановки проблемных вопросов или предъявления проблемных задач.

Проблемная ситуация – это сложная, противоречивая обстановка, создаваемая путем постановки проблемных вопросов (вводных), требующая активной познавательной деятельности обучающихся для ее правильной оценки и разрешения. Проблемный вопрос содержит в себе диалектическое противоречие и требует для разрешения не воспроизведения известных знаний, а размышления, сравнения, поиска, приобретения новых знаний или применения полученных ранее. Значимым фактором полноценной и плодотворной работы обучающегося на лекции является культура ведения конспекта. Принципиально неверным, но получившим в наше время достаточно широкое распространение, является отношение к лекции как к «диктанту», который обучающийся может аккуратнo и дословно записать. Слушая лекцию, необходимо научиться выделять и фиксировать ее ключевые моменты, записывая их более четко и выделяя каким-либо способом из общего текста.

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

При ведении конспекта лекции необходимо четко фиксировать рубрикации 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 выполнении домашних заданий, при подготовке к сдаче зачета и экзамена.

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

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, выполняют задания самостоятельно или при помощи преподавателя, а также выполняют тесты. Преподаватель, как правило, выступает в роли консультанта при решении задач, осуществляет контроль полученных обучающимися результатов.

На усмотрение преподавателя (или по желанию обучающегося) к доске во время практического занятия может быть приглашен обучающийся для объяснения решения задачи, доклада по вопросам темы. По итогам практического занятия преподаватель может выставлять в журнал группы полученные обучающимися баллы. В рамках практического занятия могут быть проведены: устный опрос, групповое или индивидуальное 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 «Хозяйственный механизм авиапредприятий» является выработка ими навыков работы с нормативно-правовыми актами, научной и учебной литературой, другими источниками, материалами экономической и управленческой практики, а также развитие у обучающихся устойчивых способностей к самостоятельному изучению и обработке полученной информации.

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

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

– индивидуальная творческая работа по осмыслению собранной информации, проведению сравнительного анализа и синтеза материалов, полученных из разных источников, интерпретации информации, подготовки к устным опросам и докладам;

– курсовая работа представляет собой самостоятельное и законченное научное исследование студента с элементами оценки практической значимости результатов его научно-исследовательской работы;

– 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 в соответствии с п.п. 5.2, 5.4 и 5.6 настоящей РПД, 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 «Хозяйственный механизм авиапредприятий» важно постоянно пополнять и расширять свои знания. Изучение рекомендованной литературы и других источников информации является важной составной частью восприятия и усвоения новых знаний. Кроме того, необходимо отметить, что, в определенном смысле, качественный уровень всей самостоятельной работы обучающегося определяется уровнем самоконтроля.

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.

Текущий контроль знаний студентов осуществляется в следующих формах:

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

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

- включением соответствующих тем в содержание дисциплины;
- учитывается подготовка, ранее полученная студентами при изучении дисциплин: «Статистика», «Мировая экономика и международные экономические отношения», «Макроэкономика», «Финансовый менеджмент», «Стратегический менеджмент», «Организация производства на воздушном транспорте», «Экономика воздушного транспорта», «Коммерческая деятельность на воздушном транспорте», «Бизнес-планирование», «Бухгалтерский учет и налогообложение авиапредприятий», «Технико-экономическое обоснование проектов», «Финансовая деятельность авиапредприятия».

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

Программа рассмотрена и утверждена на заседании кафедры № 20 «Менеджмента» 25 января 2018 года, протокол №4.

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

 Маслаков В.П.  
 Красненкова О.А.

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

 Маслаков В.П.

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

 Маслаков В.П.

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