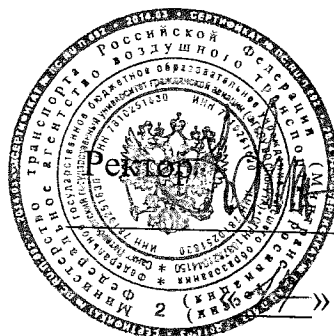




**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»**



УТВЕРЖДАЮ

Ю.Ю. Михальчевский

ИЮНЯ 2021 года

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ

Экономика авиакомпаний

Направление подготовки
38.03.01 Экономика

Направленность программы (профиль)
Экономика предприятия и организации воздушного транспорта

Квалификация выпускника
бакалавр

Форма обучения
заочная

Санкт-Петербург
2021

1. Цели освоения дисциплины

Целью освоения дисциплины «Экономика авиакомпаний» является получение студентами знаний и расчетно-экономических навыков, позволяющих структурировать и решать экономические проблемы авиакомпании обеспечивая конкурентоспособность на рынке авиационных перевозок.

Задачами изучения дисциплины являются раскрытие сущности и специфических особенностей экономической деятельности авиакомпании, приобретение знаний о составе, структуре имущественного комплекса и особенностях использования ресурсов, определение и группировка основных факторов рационального использования всех видов ресурсов, изучение организационно-экономических методов формирования затрат, доходности, эффективности, тарифов, инвестирования, развитие навыков увязки отдельных экономических проблем, развитие навыков оценки экономической эффективности отдельных управленческих решений, в том числе экологических программ, изучение различных аспектов взаимодействия авиакомпании с различным субъектами рынка, изучение аспектов, связанных с управлением качеством.

Дисциплина обеспечивает подготовку обучающегося к решению задач профессиональной деятельности расчетно-экономического и организационно-управленческого типов.

2. Место дисциплины в структуре ОПОП ВО

Дисциплина «Экономика авиакомпаний» представляет собой дисциплину, относящуюся к части, формируемой участниками образовательных отношений Блока 1 Дисциплины (модули).

Дисциплина «Экономика авиакомпаний» базируется на результатах обучения, полученных при изучении дисциплин: «Макроэкономика», «Микроэкономика», «Экономика предприятия», «Социально-экономическая статистика», «Экономика воздушного транспорта», «Организация, нормирование и оплата труда», «Экономика материально-технического снабжения», «Финансовый анализ и планирование», «Налоги и налогообложение».

Дисциплина «Экономика авиакомпаний» является обеспечивающей для дисциплины прохождения преддипломной практики и государственной итоговой аттестации.

Дисциплина изучается в 8 семестре.

3. Компетенции обучающегося, формируемые в результате освоения дисциплины

Процесс освоения дисциплины «Экономика авиакомпаний» направлен на формирование следующих компетенций:

Код компетенции/ индикатора	Результат обучения: наименование компетенции, индикатора компетенции
ПК-2.	Способен выполнять необходимые расчеты для составления планов экономического развития организации, обосновывать их и предоставлять результаты работы
ИД ¹ _{ПК2}	Понимает сущность и составляет планы экономического развития предприятия (организации).
ИД ² _{ПК2}	Анализирует соотношение фактических и плановых показателей деятельности предприятия.
ИД ³ _{ПК2}	Оценивает результативность работы организации.
ПК-3.	Способен создавать организационно-управленческую структуру предприятия и осуществлять контроль результативности ее деятельности, участвовать в разработке новых технологических процессов в деятельности предприятия
ИД ¹ _{ПК3}	Понимает основы и принципы создания оптимальной организационно-управленческой структуры предприятия.
ИД ² _{ПК3}	Владеет навыками планирования и регулирования деятельности предприятия.
ИД ³ _{ПК3}	Разрабатывает и оптимизирует технологические процессы в деятельности предприятия.
ПК-4	Способен эффективно управлять финансовыми ресурсами предприятия, разрабатывать мероприятия по обеспечению финансовой устойчивости, формировать ценовую политику предприятия
ИД ¹ _{ПК4}	Понимает основы управления финансовыми ресурсами предприятия
ИД ² _{ПК4}	Оценивает текущую финансовую устойчивость предприятия

Планируемые результаты изучения дисциплины:

Знать:

- понятийно-терминологический аппарат, характеризующий экономику авиакомпании;
- понимать экономическую суть и особенности деятельности авиакомпании;
- организационно-правовые формы, характерные для авиакомпаний;
- формы взаимодействия авиакомпаний;
- бизнес-модели авиакомпаний;
- понимать правила рационального хозяйствования авиакомпании в системе экономических отношений;
- структуру основных и оборотных фондов авиакомпании, методы их оценки, факторы рационального использования;
- основы и методы эффективного использования персонала предприятия с учетом специфики трудового процесса;
- показатели оценки результатов производственно-экономической деятельности авиакомпании;
- показатели оценки финансовых результатов деятельности авиакомпании
- особенности планирования и прогнозирования авиаперевозок;
- содержание инновационной и инвестиционной деятельности авиакомпании;
- теоретические основы лизинговых отношений на воздушном транспорте
- основы государственного регулирования авиакомпании;
- формы взаимодействия авиакомпании и государства.
- обязательные платежи, взимаемые с авиакомпаний
- экономическое содержание программ управления качеством в авиакомпании
- политику ИКАО в области решения проблем изменения климата;
- экономический механизм защиты окружающей среды.

Уметь:

- выделять и оценивать факторы внешней и внутренней среды авиакомпании;
- выявлять тенденции и динамику развития воздушных перевозок;
- выделять и классифицировать субъектов взаимодействия с авиакомпанией;
- выбирать предпочтительные направления развития авиакомпании, включая выбор оптимальной бизнес-модели;
- определять политику затрат, ценовую, инновационную, инвестиционную политику.
- определять налоговое бремя авиакомпании, сумму страховых взносов;
- определять направления экологической политики авиакомпании

Владеть:

- навыками оценки эффективности использования ресурсов и деятельности авиакомпании;
- навыками определения и расчета сбалансированных показателей;
- навыками расчета заработной платы летного, инженерно-технического,

- административно-управленческого персонала;
- навыками расчета лизинговых платежей;
- навыками формирования себестоимости традиционной и низкобюджетной авиакомпаний;
- навыками расчета налоговых и страховых платежей, уплачиваемых авиакомпаниями;
- навыками расчета затрат на качество
- навыками расчета экономической эффективности программ по экологической безопасности

4. Объем дисциплины и виды учебной работы

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

Наименование	Всего часов	Семестр
		8
Общая трудоемкость дисциплины	144	144
Контактная работа:	8	8
лекции	2	2
практические занятия	6	6
семинары		
лабораторные работы		
курсовой проект		
Самостоятельная работа студента	132	132
Промежуточная аттестация	4	4
контактная работа	0,5	0,5
самостоятельная работа по подготовке к зачету с оценкой, экзамену	3,5	3,5

5. Содержание дисциплины

5.1. Соотнесения тем (разделов) дисциплины и формируемых компетенций

Темы, разделы дисциплины	Количество часов	Компетенции			Образовательные технологии	Оценочные средства
		ПК-2	ПК-3	ПК-4		
Тема 1. Развитие гражданской авиации.	9,5		+		Л,ПЗ, СРС	ВК, РП, РТ
Тема 2. Система воздушного транспорта.	9,5		+		Л,ПЗ, СРС	РС, РП, РТ
Тема 3. Авиакомпания как объект предпринимательской деятельности.	9,5		+		Л,ПЗ, СРС	РС, РП, РТ
Тема 4. Бизнес-модели авиакомпании.	8,5	+	+		Л,ПЗ, СРС	РС, РП, РТ
Тема 5. Формы взаимодействия авиакомпаний.	9,5		+		Л,ПЗ, СРС	РС, РП, РТ
Тема 6. Ресурсы авиакомпании.	8,5	+	+	+	Л,ПЗ, СРС	РС, РП, РТ
Тема 7. Расходы, себестоимость, тариф.	9,5	+	+	+	Л,ПЗ, СРС	РС, РП, РТ
Тема 8. Результаты экономической деятельности авиакомпании.	9,5		+	+	Л,ПЗ, СРС	РС, РП, РТ
Тема 9. Инновационная экономика авиакомпаний.	8,5	+	+		Л,ПЗ, СРС	РС, РП, РТ
Тема 10. Инвестиционная деятельность.	9,5	+	+	+	Л,ПЗ, СРС	РС, РП, РТ
Тема 11. Экономический механизм обновления парка воздушных судов.	9,5		+		Л,ПЗ, СРС	РС, РП, РТ
Тема 12. Обязательные платежи, взимаемые с авиакомпании.	9,5		+	+	Л,ПЗ, СРС	РС, РП, РТ
Тема 13. Государство и авиакомпания. Основы взаимодействия.	9,5		+		Л,ПЗ, СРС	РС, РП, РТ
Тема 14. Экономика качества авиакомпании.	9,5	+	+		Л,ПЗ, СРС	РС, РП, РТ
Тема 15. Экология и экономика авиакомпаний.	9,5	+	+		Л,ПЗ, СРС	РС, РП, РТ
Всего за семестр 8	140					
Промежуточная аттестация	4					
Всего по дисциплине	144					

Сокращения: Л– лекция, ПЗ – практическое занятие, ВК – входной контроль, СРС – самостоятельная работа студента, РС – решение ситуационных задач, РП – выполнение практических заданий, РТ – решение тестовых заданий.

5.2. Темы (разделы) дисциплины и виды занятий

Наименование темы (раздела) дисциплины	Л	ПЗ	ЛР	СРС	КП	Всего часов
8 семестр						
Тема 1. Развитие гражданской авиации.	0,1	0,4		9		9,5
Тема 2. Система воздушного транспорта.	0,1	0,4		9		9,5
Тема 3. Авиакомпания как объект предпринимательской деятельности.	0,1	0,4		9		9,5
Тема 4. Бизнес-модели авиакомпании.	0,1	0,4		8		8,5
Тема 5. Формы взаимодействия авиакомпаний.	0,1	0,4		9		9,5
Тема 6. Ресурсы авиакомпании.	0,1	0,4		8		8,5
Тема 7. Расходы, себестоимость, тариф.	0,1	0,4		9		9,5
Тема 8. Результаты экономической деятельности авиакомпании.	0,1	0,4		9		9,5
Тема 9. Инновационная экономика авиакомпаний.	0,1	0,4		8		8,5
Тема 10. Инвестиционная деятельность.	0,1	0,4		9		9,5
Тема 11. Экономический механизм обновления парка воздушных судов.	0,1	0,4		9		9,5
Тема 12. Обязательные платежи, взимаемые с авиакомпании.	0,1	0,4		9		9,5
Тема 13. Государство и авиакомпания. Основы взаимодействия.	0,1	0,4		9		9,5
Тема 14. Экономика качества авиакомпании.	0,1	0,4		9		9,5
Тема 15. Экология и экономика авиакомпаний.	0,6	0,4		9		9,5
Итого за семестр	2	6		132		140
Промежуточная аттестация						4
Всего по дисциплине						144

Сокращения: Л – лекция, ПЗ – практическое занятие, ЛР – лабораторная работа, СРС – самостоятельная работа студента, КП – курсовой проект.

5.3 Содержание разделов дисциплины

Тема 1. Развитие гражданской авиации. Социально-экономические последствия авиации. Эволюция экономических принципов развития гражданской авиации. Международные организации в сфере гражданской авиации, регулирование взаимоотношений между авиационным бизнесом и правительствами. Влияние прогнозов международных организаций на экономику авиационных предприятий. Тенденции развития экономики страны.

Тема 2. Система воздушного транспорта. Структура системы воздушного транспорта. Коммерческие воздушные перевозки: классификация, характеристика, международный опыт развития. Авиация общего назначения: история становления, классификация, характеристика, международный опыт

развития. Взаимодействие авиакомпании с участниками рынка авиаперевозок.

Тема 3. Авиакомпания как объект предпринимательской деятельности. Организационно-правовые формы авиакомпаний. Организационная структура и структура управления авиакомпанией. Внешняя и внутренняя среда функционирования авиакомпании. Транспортная услуга: свойства, особенности, жизненный цикл. Измерители объемов работ авиакомпании. Методика сбалансированных показателей.

Тема 4. Бизнес-модели авиакомпании. Классификация бизнес-моделей авиакомпаний. Традиционная модель авиакомпании: характеристика, преимущества. Низкобюджетная модель авиакомпании: характеристика, преимущества. Сравнение двух моделей. Анализ авиакомпаний РФ по использованию бизнес-моделей.

Тема 5. Формы взаимодействия авиакомпаний. Эволюция мировых авиаперевозок. Формы интеграции авиакомпаний: характеристика, преимущества.

Тема 6. Ресурсы авиакомпании. Основные средства: состав, показатели эффективности, направления повышения эффективности использования. Оборотные средства авиакомпании: состав, структура оборотных средств; показатели использования, повышение эффективности использования. Персонал авиакомпании: структура, показатели оценки использования персонала, производительность труда, оплата труда.

Тема 7. Расходы, себестоимость, тариф. Расходы: понятие, классификация. Факторы, влияющие на уровень себестоимость авиатранспортной продукции. Основные пути снижения себестоимости авиаперевозок. Формирование, классификация авиатарифа. Методы тарифообразования. Сборы, ставки, тарифы, взимаемые с авиакомпаний.

Тема 8. Результаты экономической деятельности авиакомпании. Основные понятия, классификация доходов. Финансовые результаты и показатели деятельности

Тема 9. Инновационная экономика авиакомпаний. Классификация инноваций. Инновационная деятельность авиакомпаний. Стадии инновационного процесса, этапы реализации Основные направления научно-технологического развития авиакомпании. Методы, критерии оценки эффективности инновации. Беспилотные летательные аппараты: направления использования, развитие рынка БПЛА в РФ и мире, законодательная основа использования, международный опыт применения.

Тема 10. Инвестиционная деятельность. Инвестиционные направления авиакомпаний. Источники инвестиций. Инвестиционная политика авиакомпании. Классификация, разработка и реализация инвестиционного проекта. Оценка эффективности инвестиционных проектов.

Тема 11. Экономический механизм обновления парка воздушных судов. Лизинг как инвестиционный механизм. Основные формы лизинга на воздушном транспорте. Зарубежные и отечественные подходы к расчету лизинговых платежей. Взаимодействие с инвесторами. Исследование экономики

лизинга на воздушном транспорте. Нормативно-правовые аспекты лизинговых отношений. Государственная поддержка развития лизинга.

Тема 12. Обязательные платежи, взимаемые с авиакомпаний. Системы налогообложения, применяемые в авиакомпаниях. Виды авиастрахования. Международные требования к уровню налогообложения. Политика ИКАО в области налогообложения.

Тема 13. Государство и авиакомпания. Основы взаимодействия. Государственное регулирование деятельности авиакомпаний, формы государственной экономической поддержки авиакомпаний. Формы взаимодействия между государством и частным сектором. Государственное субсидирование авиационных перевозок, международный опыт.

Тема 14. Экономика качества авиакомпаний. Основные положения концепции всеобщего управления качеством. Общие подходы менеджмента качества. Этапы создания TQM. Инструменты всеобщего управления качеством. Методики измерения и анализа качества транспортных услуг с использованием клиентоориентированного подхода.

Тема 15. Экология и экономика авиакомпаний. Воздействия воздушного транспорта на окружающую среду. Международные договорные отношения в области экологии. Политика ИАТА и ИКАО в области решения проблем изменения климата. Экономический механизм защиты окружающей среды. Система компенсаций по сокращению вредных выбросов (CO₂) в атмосферу (CORSIA).

5.4 Практические занятия

Номер темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
8 семестр		
1	Практическое занятие 1 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4
2	Практическое занятие 2 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4
3	Практическое занятие 3, 4 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4
4	Практическое занятие 5, 6 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4
5	Практическое занятие 7 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4

Номер темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
6	Практическое занятие 8, 9 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4
7	Практическое занятие 10 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4
8	Практическое занятие 11, 12 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4
9	Практическое занятие 13 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4
10	Практическое занятие 14 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4
11	Практическое занятие 15, 16 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4
12	Практическое занятие 17 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4
13	Практическое занятие 18 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4
14	Практическое занятие 19 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4
15	Практическое занятие 20 Выполнение заданий в рабочей тетради	0,4
Итого по дисциплине		6

5.5 Лабораторный практикум

Лабораторный практикум учебным планом не предусмотрен.

5.6 Самостоятельная работа

Номер темы дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
8 семестр		
1	Изучение теоретического материала. [1-5] Выполнение заданий	9
2	Изучение теоретического материала. [1-5] Выполнение заданий	9
3	Изучение теоретического материала. [1-5] Выполнение заданий	9
4	Изучение теоретического материала. [1-5] Выполнение заданий	8
5	Изучение теоретического материала. [1-5] Выполнение заданий	9
6	Изучение теоретического материала. [1-5] Выполнение заданий	8
7	Изучение теоретического материала. [1-5] Выполнение заданий	9
8	Изучение теоретического материала. [1-5] Выполнение заданий	9
9	Изучение теоретического материала. [1-5, 6-18] Выполнение заданий	8
10	Изучение теоретического материала. [1-5] Выполнение заданий	9
11	Изучение теоретического материала. [1-5] Выполнение заданий	9
12	Изучение теоретического материала. [1-5] Выполнение заданий	9
13	Изучение теоретического материала. [1-5] Выполнение заданий	9

Номер темы дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
14	Изучение теоретического материала. [1-5,6-8] Выполнение заданий	9
15	Изучение теоретического материала. [1-5,6-8] Выполнение заданий	9
Итого по дисциплине		66

5.7 Курсовые проекты

Не предусмотрено учебным планом

6 Учебно-методическое и информационное обеспечение дисциплины

а) основная литература:

1. Губенко А. В. **Экономика воздушного транспорта: Учеб. для вузов.** Допущ.УМО [Текст] / А. В. Губенко, М. Ю. Смуров, Д. С. Черкашин. — СПб.: Питер, 2009. — 288с. — ISBN 978-5-388-00731-5. Количество экземпляров 342

2. Маслаков В.П. **Хозяйственный механизм авиатранспортных предприятий:** Учеб. пособ. для вузов. Допущ.УМО [Текст] . Ч.1: Авиакомпании / Маслаков В.П., ред. - СПб.: Питер, 2015. - 368с- ISBN 978-5-496-00709-2
Количество экземпляров – 170.

б) дополнительная литература:

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

9. **Журнал Авиатранспортное обозрение** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: www.ato.ru, свободный, (дата обращения 15.01.2021)

10. **Журнал АЕХ.** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.aex.ru дата обращения, свободный, (дата обращения 15.01.2021)

11. **Центр раскрытия корпоративной информации** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: www.e-disclosure.ru, свободный, (дата обращения 15.01.2021)

12. **Федеральная служба государственной статистики.** Официальный сайт Федеральная служба государственной статистики. – Режим доступа: <http://www.gks.ru/>, свободный (дата обращения 20.01.2021).

13. **Федеральное агентство воздушного транспорта** Официальный сайт Федеральное агентство воздушного транспорта. – Режим доступа:

<https://favt.gov.ru/>, свободный (дата обращения 20.01.2021).

14. **Библиотека СПбГУ ГА** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://spbguga.ru/objects/e-library/>, свободный (дата обращения 20.01.2021).

15. **Библиотека Юрайт** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://urait.ru/>, свободный (дата обращения 20.01.2021).

16. **Научная электронная библиотека «КиберЛенинка»** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/>, свободный (дата обращения 20.01.2021).

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

17. **Консультант Плюс** [Электронный ресурс]: официальный сайт компании Консультант Плюс. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>, свободный (дата обращения 20.01.2021).

18. **Гарант** [Электронный ресурс] официальный сайт компании Гарант. - Режим доступа: <http://www.aero.garant.ru/>, свободный (дата обращения 20.01.2021)

7 Материально-техническое обеспечение дисциплины

Для обеспечения образовательного процесса материально-техническими ресурсами используется аудитория №534, оборудованная МОК (мультимедийный обучающий комплекс) - компьютер, проектор, интерактивная доска

Материалы INTERNET, мультимедийные курсы, оформленные с помощью Microsoft Power Point, используются при проведении лекционных и практических занятий.

Наименование дисциплины	Наименование специальных помещений и помещений для самостоятельной работы	Оснащенность специальных помещений и помещений для самостоятельной работы	Перечень лицензионного программного обеспечения
Экономика авиакомпаний	Аудитория 534	Комплект учебной мебели: парты и стулья (вместимость: 28 посадочных мест) МОК (мультимедийный обучающий комплекс) - компьютер, проектор, интерактивная	Microsoft Windows 7 Professional Microsoft Windows Office Professional Plus 2007 Acrobat Professional 9 Windows International Kaspersky Anti-Virus Suite для WKS и FS Konsi- SWOT

		доска	ANALYSIS Konsi - FOREXSAL
	Аудитория 536	Комплект учебной мебели Вместимость: 26 посадочных мест	
	Аудитория 538	Комплект учебной мебели Вместимость: 24 посадочных места	
	Аудитория 541	Комплект учебной мебели Вместимость: 28 посадочных места	
	Аудитория 543	Комплект учебной мебели Вместимость: 44 посадочных места	

8 Образовательные и информационные технологии

В рамках изучения дисциплины предполагается использовать следующие образовательные технологии.

Входной контроль проводится преподавателем в начале изучения дисциплины с целью коррекции процесса усвоения обучающимися дидактических единиц при изучении базовых дисциплин.

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 развития экономических знаний 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, при необходимости привлекаются открытые Интернет-ресурсы, а также демонстрационные и наглядно-иллюстрационные материалы и практические примеры.

Цель практических занятий – закрепить теоретические знания, полученные обучающимися на лекциях и в результате самостоятельного изучения соответствующих тем, а также приобрести начальные практические навыки. Рассматриваемые в рамках практического занятия задачи, ситуации, примеры и проблемы имеют профессиональную направленность и содержат элементы, необходимые для формирования компетенций в рамках подготовки обучающихся. Практические занятия предусматривают участие обучающихся в выполнении отдельных элементов работ, связанных с будущей профессиональной деятельностью.

Практические занятия по дисциплине являются составляющими практической подготовки обучающихся, так как предусматривают их участие в выполнении отдельных элементов работ, связанных с будущей профессиональной деятельностью.

Самостоятельная работа обучающихся является составной частью учебной работы. Ее основной целью является формирование навыка самостоятельного приобретения знаний по некоторым вопросам теоретического курса, закрепление и углубление полученных знаний, самостоятельная работа со справочниками, периодическими изданиями и научно-популярной литературой. Самостоятельная работа включает выполнение учебных заданий, в том числе и индивидуальных.

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

Уровень и качество знаний обучающихся оцениваются по результатам текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины.

Оценочные средства включают: решение ситуационных задач, выполнение тестовых заданий, выполнение практических заданий по темам дисциплины.

Решение ситуационных задач, выполнение практических заданий представляет собой практическое применение теоретических знаний к конкретной хозяйственной ситуации (совокупности хозяйственных операций, осуществляемых в рамках организации).

В образовательном процессе по данной дисциплине используются ситуационные задачи, практические задания и тестовые задания по курсу. Контроль решения задач, выдаваемых на самостоятельную работу, преследует собой цель своевременного выявления плохо усвоенного материала дисциплины для последующей корректировки или организации обязательной консультации. Проверка выданного задания производится на каждом практическом занятии.

Текущий контроль успеваемости может проводиться и в форме бланочного тестирования, предусматривается подобный контроль для проверки тем. Тест считается зачтенным при наличии более 60% правильных ответов. Тест считается не зачтенным при наличии менее 60% правильных ответов.

Промежуточная аттестация по итогам освоения дисциплины проводится в виде зачета с оценкой 8 семестре. К моменту сдачи экзамена должны быть успешно пройдены предыдущие формы контроля.

Зачет с оценкой позволяют оценить уровень освоения компетенций за весь период изучения дисциплины. Билет включает один теоретический вопрос и две задачи.

9.1 Балльно-рейтинговая оценка текущего контроля успеваемости и знаний студентов по дисциплине

Не применяется.

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

Решение ситуационных задач, выполнение практических заданий

Оценивается на «отлично», если обучающийся самостоятельно правильно решает задачу, дает обоснованную оценку по итогу решения

Оценивается на «хорошо» за верное решение, вывод без существенных неточностей

Оценивается «удовлетворительно», если обучающийся не способен полностью самостоятельно решить задачу, но может решить ее при помощи преподавателя или других обучающихся.

Оценивается на «неудовлетворительно», если обучающийся отказывается от выполнения задачи, или не способен ее решить самостоятельно, а также с помощью преподавателя (в случае неподготовленности по изученным темам, имеющим отношение к решению данной задачи).

Решение тестовых заданий

Тест считается зачтенным при наличии более 60% правильных ответов. Тест считается не зачтенным при наличии менее 60% правильных ответов.

9.3 Темы курсовых проектов по дисциплине

Не применяется

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

1. Характеристика организационно-правовых форм предприятий.
2. Внешняя и внутренняя среда организации (предприятия).
3. Понятие состав и структура основных фондов предприятия.
4. Оборотные средства предприятия.
5. Сущность и состав трудовых ресурсов предприятия.
6. Формы и системы оплаты труда на предприятии.
7. Группировка издержек производства по статьям и элементам затрат.
8. Понятие и виды прибыли.
9. Показатели рентабельности предприятия. Определение численности работников.
10. Показатели движения рабочей силы.
11. Сущность и виды инфляции.
12. Показатели состояния основных фондов.
13. Показатели движения основного капитала.
14. Показатели использования основного капитала.

15. Ресурсы и запасы материальных оборотных средств.
16. Показатели объема и структуры запасов материальных оборотных средств.
17. Показатели использования запасов материальных ценностей.
18. Определение численности работников.
19. Показатели движения рабочей силы.
20. Показатели использования рабочего времени.
21. Рабочее время. Баланс рабочего времени.
22. Показатели статистики производительности труда.
23. Система показателей статистики оплаты труда.
24. Трудовой процесс и содержание требований к нему.
25. Классификация методов регламентации управленческого труда.
26. Методы проектирования регламентирующей документации управленческой деятельности.
27. Особенности регламентации труда руководителей, специалистов и других служащих.
28. Комплексный характер и этапы разработки системы регламентирования управленческого труда.
29. Информационное обеспечение процессов, технического и программного обеспечения системы регламентации труда управленческого персонала.
30. Виды нормативов по труду: нормативы режимов работы оборудования, нормативы времени, нормативы темпа работы, нормативы численности работников.
31. Укрупненные методы нормирования, их достоинства и недостатки.
32. Аналитический метод нормирования, его разновидности и характеристика.
33. Опытно-статистический метод нормирования, его характеристика, недостатки и преимущества.
34. Валовой внутренний продукт (ВВП) и валовой национальный продукт (ВНП), методы их подсчета.
35. Кругооборот доходов, расходов, товаров, ресурсов. Модель кругооборотов
36. Измерение уровня цен в экономике. Индексы цен
37. Макроэкономическая нестабильность: инфляция спроса и инфляция издержек.
38. Классическая теория инфляции. Эффект Фишера.
39. Инфляция и номинальные цены. Инфляционные ожидания.
40. Граница производственных возможностей: экономический смысл и графическая интерпретация. Понятие экономической эффективности.
41. Издержки производства (определение). Явные, неявные и альтернативные издержки фирмы.
42. Прибыль как экономическая категория. Нормальная, бухгалтерская и экономическая прибыль.

43. Издержки фирмы в краткосрочном периоде. Классификация издержек.
44. Постоянные издержки (TFC), переменные издержки (TVC) и их графики. Определение общих издержек.
45. Понятие средних издержек. Средние постоянные издержки (AFC), средние переменные издержки (AVC), средние общие издержки (ATC), понятие предельных издержек (MC) и их графики.
46. Издержки производства в долгосрочном периоде. Износ и амортизация. Основные направления использования амортизационных средств.
47. Формирование кривой средних долгосрочных издержек, ее график.
48. Оптимальный размер предприятия и структура отрасли. Экономия и дезэкономия на масштабах производства.
49. Кривая предельных издержек как кривая предложения фирмы.
50. Формирование отраслевых краткосрочных кривых спроса и предложения в условиях совершенной конкуренции.
51. Установление нулевой экономической прибыли (безубыточности) фирмы в долгосрочном периоде в условиях совершенной конкуренции.
52. Общие черты несовершенной конкуренции. Критерий несовершенной конкуренции.
53. Характеристика спроса, общего и предельного дохода фирмы в условиях несовершенной конкуренции.
54. Основные черты рынка монополистической конкуренции. Факторы дифференциации продукта.
55. Ценовая и неценовая конкуренция: преимущества и недостатки.
56. Сравнительная характеристика кривой спроса фирм в условиях совершенной конкуренции, монополистической конкуренции и монополии.
57. Характерные черты положения фирмы монополистического конкурента в краткосрочный период.
58. График долгосрочного равновесия фирмы и отрасли в условиях монополистической конкуренции.

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

Код компетенции/ индикатора	Компетенция, индикатор компетенции	Критерий
<i>1 уровень</i>		
ПК-2.	ИД ¹ _{ПК2}	

Код компетенции/ индикатора	Компетенция, индикатор компетенции	Критерий
	ИД _{ПК2} ²	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ понятийно-терминологический аппарат, характеризующий экономику авиакомпании; ➤ понимать экономическую суть и особенности деятельности авиакомпании; ➤ организационно-правовые формы, характерные для авиакомпаний; ➤ формы взаимодействия авиакомпаний; ➤ бизнес-модели авиакомпаний; ➤ понимать правила рационального хозяйствования авиакомпании в системе экономических отношений; ➤ структуру основных и оборотных фондов авиакомпании, методы их оценки, факторы рационального использования; ➤ основы и методы эффективного использования персонала предприятия с учетом специфики трудового процесса; ➤ показатели оценки результатов производственно-экономической деятельности авиакомпании; ➤ показатели оценки финансовых результатов деятельности авиакомпании ➤ особенности планирования и прогнозирования авиаперевозок; ➤ содержание инновационной и инвестиционной деятельности авиакомпании; ➤ теоретические основы лизинговых отношений на воздушном транспорте
ПК-3.	ИД _{ПК2} ³	
	ИД _{ПК3} ¹	
	ИД _{ПК3} ²	
	ИД _{ПК3} ³	
ПК-4	ИД _{ПК4} ¹	

Код компетенции/ индикатора	Компетенция, индикатор компетенции	Критерий
		<ul style="list-style-type: none"> ➤ основы государственного регулирования авиакомпаний; ➤ формы взаимодействия авиакомпании и государства. ➤ обязательные платежи, взимаемые с авиакомпаний ➤ экономическое содержание программ управления качеством в авиакомпании ➤ политику ИКАО в области решения проблем изменения климата; ➤ экономический механизм защиты окружающей среды.
<i>2 уровень</i>		
ПК-2.	ИД ¹ _{ПК2} ИД ² _{ПК2} ИД ³ _{ПК2}	Уметь: <ul style="list-style-type: none"> ➤ выделять и оценивать факторы внешней и внутренней среды авиакомпании; ➤ выявлять тенденции и динамику развития воздушных перевозок; ➤ выделять и классифицировать субъектов взаимодействия с авиакомпанией; ➤ выбирать предпочтительные направления развития авиакомпании, включая выбор оптимальной бизнес-модели; ➤ определять политику затрат, ценовую, инновационную, инвестиционную политику. ➤ определять налоговое бремя авиакомпании, сумму страховых взносов; ➤ определять направления экологической политики авиакомпании Владеть: <ul style="list-style-type: none"> ➤ навыками оценки эффективности использования ресурсов и
ПК-3.	ИД ¹ _{ПК3} ИД ² _{ПК3} ИД ³ _{ПК3}	
ПК-4	ИД ¹ _{ПК4} ИД ² _{ПК4}	

Код компетенции/ индикатора	Компетенция, индикатор компетенции	Критерий
		<p>деятельности авиакомпании;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ навыками определения и расчета сбалансированных показателей; ➤ навыками расчета заработной платы летного, инженерно-технического, административно-управленческого персонала; ➤ навыками расчета лизинговых платежей; ➤ навыками формирования себестоимости традиционной и низкобюджетной авиакомпании; ➤ навыками расчета налоговых и страховых платежей, уплачиваемых авиакомпаниями; ➤ навыками расчета затрат на качество ➤ навыками расчета экономической эффективности программ по экологической безопасности

Шкала оценивания при проведении промежуточной аттестации
«Отлично» выставляется обучающемуся, показавшему всесторонние, систематизированные, глубокие знания по рассматриваемой компетенции и умение уверенно применять их на практике при решении задач, свободное и правильное обоснование принятых решений. Отвечая на вопрос, может быстро и безошибочно проиллюстрировать ответ собственными примерами. Обучающийся самостоятельно правильно решает задачи, дает обоснованную оценку итогам решения.

«Хорошо» выставляется обучающемуся, если он твердо знает материал, грамотно и, по существу, излагает его, умеет применять полученные знания на практике, но допускает в ответе или в решении задачи некоторые неточности, хорошо владеет всем содержанием, видит взаимосвязи, но не всегда делает это самостоятельно без помощи преподавателя. Обучающийся решает задачи верно, дает обоснованную оценку итогам решения.

«Удовлетворительно» выставляется обучающемуся, показавшему фрагментарный, разрозненный характер знаний, недостаточно правильные формулировки базовых понятий, нарушения логической последовательности в изложении программного материала, но при этом он владеет основными разделами учебной программы в рамках заданной компетенции, необходимыми

для дальнейшего обучения и может применять полученные знания по образцу в стандартной ситуации. Отвечает только на конкретный вопрос, соединяет знания из разных разделов курса только при наводящих вопросах преподавателя. Выполненные задачи содержат незначительные ошибки в расчетах, вывод сформулирован не полностью.

«Неудовлетворительно» выставляется обучающемуся, который не знает большей части основного содержания учебной программы дисциплины в рамках компетенций, допускает грубые ошибки в формулировках основных понятий дисциплины и не умеет использовать полученные знания при решении типовых практических задач. Не раскрыты глубина и полнота при ответах. Задачи не решены даже при помощи преподавателя.

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

9.6.1 Примерные контрольные задания для проведения текущего контроля успеваемости

1. Заполнить таблицу по характеристикам организационно-правовых форм (АО, ООО, унитарные предприятия, ассоциации и союзы). При выполнении задания использовать Гражданский Кодекс РФ.

Основные положения	Число участников	Учредительные документы	Уставной капитал	Ответственность участников по обязательствам	Распределение прибыли

2. Описать внешние и внутренние факторы функционирования одной авиакомпании, разделив их на группы (авиакомпания по выбору студента)

3. Провести расчет производственной мощности авиакомпании Акционерное общество «Авиакомпания «Россия», ОАО АК «Уральские авиалинии», ООО «Авиакомпания Победа».

4. Представить в табличной форме сбалансированную систему показателей на основе данных, представленных в статье И.А. Талуева «Бюджетирование на основе системы сбалансированных показателей» режим доступа – [свободный]: <https://cyberleninka.ru/article/n/byudzhetrovanie-na-osnove-sistemy-sbalansirovannyh-pokazateley>

5. Определить объем эксплуатационного тонно-километража воздушной линии Хабаровск-Новосибирск-Санкт-Петербург (тип ВС по направлению Хабаровск - Новосибирск – А320. тип ВС по направлению Новосибирск – Санкт-Петербург – В737-800).

Условия: а) На борту из Хабаровска загрузка составила 148 пассажиров; 1,8 тонны груза, 300 кг. почты; б) В Новосибирске вышло 56 пассажиров; дозагрузка составила 86 пассажиров и 100 кг. почты. Протяженность воздушной линии: Хабаровск - Новосибирск 3575 км; Новосибирск-Санкт-Петербург - 3105 км

6. Рассчитать возможное увеличение загрузки вертолета МИ-8 при сокращении дальности полета с 600 км до 300 км, если известны следующие данные: взлетная масса 12000 кг, вес конструкции - 7700 кг, вес экипажа - 300 кг.; удельный расход топлива при дальности 600 км - 600 кг/ч; при дальности 300 км - 650 кг/ч; рейсовая скорость полета при дальности 600 км - 200 км/ч; при дальности 300 км - 190 км/ч.

7. Определить уровень производительности труда работников эксплуатационного предприятия в натуральном и стоимостном выражении, если эксплуатационные тонно-километры – 39600 ткм, доходы 34150 т.р., численность работников 1200 чел.

8. Определить производительность труда и численность работников эксплуатационного предприятия в базисный и планируемый период по данным таблицы. Дать определение показателя производительности труда и указать основные факторы ее роста.

Показатель	Базисный период	Планируемый период
Эксплуатационные тонно-км, млн.	30	50
Количество работников, чел	1200	
Прирост производительности труда в плановом периоде, % за счет:		
- Внедрения новых типов самолетов		+20
- внедрения новой технологии и регламентов технического обслуживания		+10
- проведения мероприятий по НОТ		+5
- повышения квалификации работников		+1,5

9. Определить влияние технико-технологических и организационных мероприятий на экономию затрат труда и прирост производительности труда по каждому фактору в отдельности и в целом по всей совокупности мероприятий.

Мероприятие 1. Применение самолета Ту-204 на воздушных трассах, обслуживаемых ранее самолетами Ту-154М. Исходные данные представлены в таблице

Показатель	Ту-154М	Ту-204
Расчетный объем эксплуатационных тонно-километров, тыс.	17680	17680
Расчетная производительность полетов, ткм/ч	9180	10430
Количество членов экипажей, чел	3	3
Количество бортпроводников, чел.	4	4
Налет часов на экипаж в год	600	600
Удельная трудоемкость работ по техобслуживанию н.ч/л.ч	12,6	8,2
Плановый фонд времени рабочего, занятого техническим обслуживанием	1800	1800

самолетов ч/год		
-----------------	--	--

Мероприятие 2. Увеличение производительности полетов и налета часов на экипаж самолета Ил-76Т. Расчетный объем эксплуатационных тонно-километров – 31850 тыс.ткм. Производительность самолета Ил-76Т составила в базовом периоде 65% от экономической. Мероприятия обеспечивают прирост производительности полетов самолетов Ил-76Т на 3 пункта. Налет часов на экипаж увеличивается с 500 до 530 часов в год.

Мероприятие 3. Синхронизация работы топливозаправщиков с обслуживанием самолетов предусматривает сокращение топливозаправщиков с 5 до 3 единиц. Численность работников принимается исходя из количества машин – 6 и 3 чел. Количество календарных дней работы службы – 365 дней. Количество рабочих часов машины в сутки – 16 ч. Плановый фонд времени рабочего- 1800 ч/г.

Мероприятие 4. В группе продажи предусмотрена системы продажи авиабилетов. Выработка кассира составила в отчетном периоде 14,1 тыс. билетов в год, расчетная определена в размере 17,6 тыс.билетов. Годовой объем продаж – 750 тыс.билетов. Мероприятие реализуется с марта месяца.

Мероприятие 5. Учет фактора изменения объема работы. Рост объема работы в плановом периоде – 2,5 %. Численность работников авиапредприятия – 1260 чел. Численность персонала, находящаяся в зависимости от объема работ, составляет 72 % от общей численности и увеличивается на 0,2 процента на каждый процент роста объема работ.

Примерные тестовые задания

1. Дайте определение понятию «затраты» предприятия –

2. Элементы затрат предприятия:

а) материальные затраты; б) затраты на оплату труда; в) отчисления на социальные нужды; г) прочие расходы; д) амортизация; е) операционные расходы; ж) внереализационные расходы.

3. Внереализационные расходы:

а) убытки прошлых лет, признанные в отчетном году; б) курсовая разница; в) штрафы, пени, неустойки за нарушение условий договоров; г) возмещение убытков, причиненных организацией; д) проценты, уплачиваемые организацией

за пользование денежными средствами; е) расходы, связанные с участием в уставном капитале других организаций.

4. Операционные расходы:

а) расходы, связанные с предоставлением за плату прав, возникающих из патентов на изобретения, промышленные образцы и других видов интеллектуальной собственности; б) расходы, связанные с оплатой услуг, оказываемых кредитными организациями в) расходы, связанные с продажей, выбытием и прочим списанием основных средств и иных активов, отличных от денежных средств, товаров, продукции; г) сумма дебиторской задолженности, по которой истек срок исковой давности, других долгов, не реальных для взыскания; д) расходы, связанные с чрезвычайными обстоятельствами (стихийные бедствия, пожары, аварии и др.)

5. Факторы, влияющие на уровень себестоимости перевозки:

а) характеристики маршрута; б) летно-технические характеристики самолетов; в) стоимость топлива

6. Сумма затрат не изменяется с изменением количества выполненных рейсов:

а) постоянных; б) переменных; в) косвенных; г) основных

7. Статьи затрат, относящиеся к постоянным расходам авиакомпании:

а) амортизация ВС и авиадвигателей; б) стоимость бортового питания; в) затраты на топливо; г) сдельная часть оплаты труда летного состава и бортпроводников

8. Факторы, не влияющие на снижение эксплуатационных расходов:

а) обеспечение режима экономии материальных и денежных ресурсов; б) повышение культуры обслуживания пассажиров и клиентов; в) совершенствования организации производства; снижение затрат на ТО и Р за счет увеличения сроков службы авиатехники

9. Объективная причина повышения себестоимости:

а) уровень автоматизации и механизации процессов; б) инфляционный рост цен на потребляемые материальные ресурсы; в) уровень организации труда; г) приобретение ВС в лизинг; д) приобретение ВС за счет собственных средств

10. Себестоимость летного часа с увеличением дальности беспосадочного полета:

а) увеличивается; б) уменьшается; в) остается неизменной

11. Что лежит в основе транспортного тарифа на перевозку:

а) сумма постоянных расходов; б) суммарные расходы на рейс в расчете на перевозимого пассажира; в) сумма переменных расходов

12. Какие факторы влияют на величину тарифа:

а) себестоимость рейса; б) пассажировместимость; в) коэффициент занятости кресел; г) все ответы верны

13. Определите величину авиатарифа на рейсе Хабаровск – Москва – Хабаровск на самолете Ту-214, если известно, что затраты на одного пассажира составляют 13095,51 руб., коэффициент, учитывающий рентабельность равен 10%, коэффициент, учитывающий ставку НДС – 10 %

14. Какими факторами не определяется уровень рентабельности для отдельной авиалинии:

а) качеством предоставляемых услуг; б) уровнем конкуренции на данном направлении; в) нет правильного ответа

15. Какая организация занимается разработкой рекомендаций по построению и применению международных авиатранспортных тарифов:

а) Международная ассоциация гражданской авиации; б) Международная ассоциация воздушного транспорта; в) Организация объединенных наций; г) Европейский союз

16. Риск убытков из-за возможного отказа потребителей от приобретения товаров и услуг авиакомпании, причиной которого является несоответствие предлагаемых продуктов и услуг требованиям потребителей к качеству относятся к:

а) рыночному риску; б) кредитному риску; в) стратегическому риску; г) отраслевому риску; д) риск качества; е) кадровому риску; ж) налоговому риску

17. Вероятность возникновения негативных изменений в окружающей природной среде или отдаленных неблагоприятных последствий этих изменений, вызванных антропогенным воздействием относится к:

а) рыночному риску; б) кредитному риску; в) стратегическому риску; г) отраслевому риску; д) риск качества; е) экологическому риску; ж) налоговому риску

18. Риск возникновения убытков вследствие неспособности организации обеспечить своевременно и в полном объеме исполнение своих обязательств относится к:

а) рыночному риску; б) кредитному риску; в) стратегическому риску; г) отраслевому риску; д) риск качества; е) кадровому риску; ж) налоговому риску

19. Риски возникновения убытков в результате ошибок (недостатков), допущенных при принятии решений, определяющих стратегию деятельности и развития авиакомпании относятся к:

а) рыночному риску; б) кредитному риску; в) стратегическому риску; г) отраслевому риску; д) риск качества; е) кадровому риску; ж) налоговому риску

20. Дайте определение понятию «карта рисков»

9.6.2 Контрольные вопросы промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины

Примерные теоретические вопросы, выносимые на зачет с оценкой

1. Социально-экономические последствия авиации.
2. Эволюция экономических принципов развития гражданской авиации.
3. Международные организации в сфере гражданской авиации, регулирование взаимоотношений между авиационным бизнесом и правительствами.
4. Влияние прогнозов международных организаций на экономику авиационных предприятий.
5. Тенденции развития экономики страны.
6. Структура системы воздушного транспорта.
7. Коммерческие воздушные перевозки: классификация, характеристика, международный опыт развития.
8. Авиация общего назначения: история становления, классификация, характеристика, международный опыт развития.
9. Взаимодействие авиакомпаний с участниками рынка авиаперевозок.
10. Организационно-правовые формы авиакомпаний.
11. Организационная структура и структура управления авиакомпанией.
12. Внешняя и внутренняя среда функционирования авиакомпании.
13. Транспортная услуга: свойства, особенности, жизненный цикл.
14. Измерители объемов работ авиакомпании.
15. Методика сбалансированных показателей.
16. Классификация бизнес-моделей авиакомпаний.
17. Традиционная модель авиакомпании: характеристика, преимущества.
18. Низкобюджетная модель авиакомпании: характеристика, преимущества.
19. Сравнение двух моделей.
20. Анализ авиакомпаний РФ по использованию бизнес-моделей.
21. Эволюция мировых авиаперевозок.
22. Формы интеграции авиакомпаний: характеристика, преимущества.
23. Основные средства: состав, показатели эффективности, направления повышения эффективности использования.
24. Оборотные средства авиакомпании: состав, структура оборотных средств; показатели использования, повышение эффективности использования.
25. Персонал авиакомпании: структура, показатели оценки использования персонала, производительность труда, оплата труда.
26. Расходы: понятие, классификация.
27. Факторы, влияющие на уровень себестоимости авиатранспортной продукции.
28. Основные пути снижения себестоимости авиаперевозок.
29. Формирование, классификация авиатарифа.
30. Методы тарифообразования.
31. Сборы, ставки, тарифы, взимаемые с авиакомпаний.
32. Основные понятия, классификация доходов. Финансовые результаты и

показатели деятельности

33. Классификация инноваций. Инновационная деятельность авиакомпаний.
34. Стадии инновационного процесса, этапы реализации Основные направления научно-технологического развития авиакомпании.
35. Методы, критерии оценки эффективности инновации.
36. Беспилотные летательные аппараты: направления использования, развитие рынка БПЛА в РФ и мире, законодательная основа использования, международный опыт применения.
37. Инвестиционные направления авиакомпаний. Источники инвестиций.
38. Инвестиционная политика авиакомпании.
39. Классификация, разработка и реализация инвестиционного проекта. Оценка эффективности инвестиционных проектов.
40. Лизинг как инвестиционный механизм. Основные формы лизинга на воздушном транспорте.
41. Зарубежные и отечественные подходы к расчету лизинговых платежей. Взаимодействие с инвесторами.
42. Исследование экономики лизинга на воздушном транспорте.
43. Нормативно-правовые аспекты лизинговых отношений. Государственная поддержка развития лизинга.
44. Системы налогообложения, применяемые в авиакомпаниях.
45. Виды авиастрахования.
46. Международные требования к уровню налогообложения. Политика ИКАО в области налогообложения.
47. Государственное регулирование деятельности авиакомпаний, формы государственной экономической поддержки авиакомпании.
48. Формы взаимодействия между государством и частным сектором.
49. Государственное субсидирование авиационных перевозок, международный опыт.
50. Основные положения концепции всеобщего управления качеством. Общие подходы менеджмента качества.
51. Этапы создания TQM. Инструменты всеобщего управления качеством. Методики измерения и анализа качества транспортных услуг с использованием клиентоориентированного подхода.
52. Воздействия воздушного транспорта на окружающую среду. Международные договорные отношения в области экологии. Политика ИАТА и ИКАО в области решения проблем изменения климата.
53. Экономический механизм защиты окружающей среды. Система компенсаций по сокращению вредных выбросов (CO₂) в атмосферу (CORSIA).

Типовые задачи для проведения промежуточной аттестации

Задача 1

Определить доходность рейса самолета SSJ100 на воздушной линии протяженностью 1520 км (без промежуточных посадок) при коммерческой загрузке 100 и 60 % от предельной. Структура коммерческой загрузки по весу: 1

пассажир (60 кг) – 46 %, груз – 50 %, почта – 4 %. Крейсерская скорость самолета 850 км/ час, себестоимость летного часа – 1300 тыс. руб. взлетный вес – 42,5 т., коммерческая загрузка 12,25 т., количество кресел – 95. Тариф для определения выручки рассчитать исходя из норматива рентабельности – 8 %, НДС – 18 %. Определить критический процент коммерческой загрузки для этого расстояния при такой загрузке (критическим называется такой процент загрузки, при котором доходы от авиаперевозок равны эксплуатационным расходам за рейс)

Задача 2

Определить доходы авиакомпании, имеющей 25 ВС. Производительность полетов - 5200 ткм/час. Налет часов по кварталам: 350 ч., 450 ч., 550 ч., 450 ч. Доходные ставки за эксплуатационные ткм. по кварталам: 1,86 руб./ткм, 1,99 руб./ткм, 1,78 руб./ткм., 1,82 руб./ткм.

Задача 3

В результате конструктивных доработок гидросистемы ВС Ту-154 вес конструкции уменьшается на 63 кг. Определите экономическую эффективность доработок при следующих исходных данных: коммерческая загрузка ВС - 17 т., коэффициент коммерческой загрузки - 0,75, себестоимость летного часа 38 т.р., затраты на конструктивную доработку составили - 500 т.р., годовой объем перевозок 15 млн. ткм., скорость полета ВС- 850 км/час.

10 Методические рекомендации для обучающихся по освоению дисциплины

Изучение дисциплины «Экономика авиакомпаний» обучающимися организуется в виде лекций, практических занятий и самостоятельной работы, используются дистанционные технологии. Продолжительность изучения дисциплины – один семестр. Уровень и качество знаний обучающихся оцениваются по результатам входного контроля, текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины в виде зачета с оценкой.

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

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

Лекции мотивируют обучающегося на самостоятельный поиск и изучение

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

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

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

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

Практические занятия по дисциплине проводятся в соответствии с учебно-тематическим планом по отдельным группам. Цель практических занятий – закрепить теоретические знания, полученные обучающимися на лекциях и в результате самостоятельного изучения соответствующих разделов рекомендуемой литературы, а также приобрести начальные практические навыки анализа деятельности предприятия.

В рамках практического занятия обучающиеся решают задания. Преподаватель, как правило, выступает в роли консультанта при разборе конкретных ситуаций, осуществляет контроль полученных обучающимися результатов.

На усмотрение преподавателя (или по желанию обучающегося) к доске во время занятия может быть приглашен обучающийся для объяснения, анализа и оценки ситуации. Процесс решения наиболее сложных ситуаций, анализа проблемных вопросов может быть объяснен преподавателем. В рамках практического занятия могут быть проведены: контрольный опрос, проверочная работа и т. п.

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 (т. е. информационную культуру). 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 (внеаудиторной) работы обучающихся при изучении настоящей учебной дисциплины 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 (без помощи преподавателя) изучению и обработке полученной информации.

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

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

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

- завершающий этап самостоятельной работы – подготовка к сдаче зачета, по дисциплине, предполагающая интеграцию и систематизацию всех

полученных при изучении учебной дисциплины знаний.

По Положению о самостоятельной работе студентов университета содержание внеаудиторной самостоятельной работы для изучения дисциплины «Экономика авиакомпаний» может быть рекомендовано в соответствии со следующими ее видами, разделенными по целевому признаку:

- а) для овладения знаниями:
 - чтение текста (учебника, первоисточника, дополнительной литературы);
 - составление плана текста;
 - графическое изображение структуры текста;
 - конспектирование текста;
 - выписки из текста;
 - работа со словарями и справочниками;
 - ознакомление с нормативными документами;
 - работа с электронными информационными ресурсами и информационной телекоммуникационной сети Интернет и др.;
- б) для закрепления и систематизации знаний:
 - работа с конспектом лекции (обработка текста);
 - работа над учебным материалом (учебника, первоисточника, дополнительной литературы);
 - составление плана и тезисов ответа;
 - составление альбомов, таблиц, схем для систематизации учебного материала;
 - изучение нормативных материалов;
 - ответы на контрольные вопросы;
 - работа с компьютерными программами;
 - подготовка к сдаче зачета, экзамена;
- в) для формирования умений и навыков:
 - решение ситуационных производственных (профессиональных) задач;
 - проектирование и моделирование разных видов и компонентов профессиональной деятельности;
- г) для самопроверки:
 - подготовка информационного сообщения;
 - написание конспекта первоисточника, рецензии, аннотации;
 - составление опорного конспекта, глоссария, сводной таблицы по теме, тестов и эталонов ответов к ним;
 - составление и решение ситуационных задач;
 - составление схем, иллюстраций, графиков, диаграмм по теме и ответов к ним;

Следование принципам систематичности и последовательности в самостоятельной работе составляет необходимое условие ее успешного выполнения. Систематичность занятий предполагает равномерное 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 «Экономика авиакомпаний» 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.

Рабочая программа дисциплины составлена в соответствии с требованиями ФГОС ВО по направлению подготовки 38.03.01 «Экономика».

Программа рассмотрена и утверждена на заседании кафедры № 17 «Экономика» «20» мая 2021 года, протокол № 10.

Разработчики:

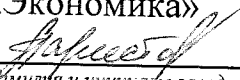
к.э.н., доцент


(ученая степень, ученое звание, фамилия и инициалы разработчиков)

Зайцева И. В.

И.о. заведующий кафедрой № 17 «Экономика»

к. э.н , доцент



(ученая степень, ученое звание, фамилия и инициалы заведующего кафедрой)

Паристова Л.П.

Программа согласована:

Руководитель ОПОП

д.э.н., профессор


(ученая степень, ученое звание, фамилия и инициалы руководителя ОПОП)

Губенко А.В.

Программа рассмотрена и одобрена на заседании Учебно-методического совета Университета «16» июня 2021 года, протокол № 7.