

**Завдання для здійснення контролю (відповідно до п.2.3.3. підрозділу 2.3.
розділу 2 СМЯ НАУ П 03.02.03 (04) – 012016)**

Тести, контрольні роботи та питання для підсумкового семестрового контролю до дисципліни «**Бізнес-моделі в авіації**» /

Tests, control papers and Questions for the final semester control for

“Business models in aviation”

(денна та заочна форма навчання)

Розробив Звонарьов К.О.

Перелік складових 3.2. відповідно до п.3.2. розділу 2 СМЯ НАУ П 03.02.03 (04) – 012016

1. Три варіанти тестів до Модулю 1 «Менеджмент авіапідприємства» (теми «Введення в авіаційний менеджмент» та «Комерційна та фінансова діяльність авіапідприємств»)
2. Модульна контрольна робота №1 / Module control paper #1
3. Три варіанти Тестів до Модулю 2 «Бізнес-моделі та стратегії» (теми «Бізнес-моделі аеропортів» та «Бізнес-моделі авіакомпаній», «Застосування базових конкурентних стратегій в авіагалузі»)
4. Модульна контрольна робота №2 / Module control paper #2
5. Контрольна робота для студентів заочної форми навчання
6. Питання для підсумкового семестрового контролю

1. Тести до Модулю 1 «Менеджмент авіапідприємства»:

теми «Введення в авіаційний менеджмент» та «Комерційна та фінансова діяльність авіапідприємств»

Варіант 1

1. Клієнтоорієнтованість компанії досягається за допомогою маркетинг-міксу.

Так

Ні

2. Ділові мандрівники найбільше цінують низьку вартість авіаквитка.

Так

Ні

3. Авіаційний менеджмент включає управління повсякденними операціями авіакомпаній, аеропортів та інших підприємств, що мають відношення до авіаційних перевезень.

Так

Ні

4. Авіакомпанія отримала від замовника 49% узгодженої вартості чартерного рейсу. Чи повинна авіакомпанія виконувати такий рейс?

Так

Ні

5. Зростання/падіння галузі повітряного транспорту пов'язане зі зростанням/падінням ВВП .

Так

Ні

6. Якщо на рейс з'явилося більше пасажирів з авіаквитками, ніж крісел в літаку, авіакомпанія повинна доставити до пункту призначення всіх пасажирів.

Так

Ні

7. Мірою здатності організації отримувати прибуток у майбутньому, з урахуванням можливого ризику є її дохід

Так

Ні

8. Протягом кварталу авіакомпанія отримала дохід від регулярних рейсів 3 млрд грн та від чартерних рейсів 1 млрд грн. Також був отриманий кредит в сумі 1 млрд грн. Витрати за цей період склали 3 млрд грн. Прибуток авіакомпанії за квартал склав 1 млрд грн?

Так

Ні

9. Протягом кварталу аеропорт отримав дохід від авіаційної діяльності 3 млрд грн та від неавіаційної діяльності 1 млрд грн. Також був збільшений акціонерний капітал аеропорту на 1 млрд грн. Витрати за цей період склали 3 млрд грн. Прибуток аеропорту за квартал склав 2 млрд грн?

Так

Ні

10. Прикладами запасів в авіаційній галузі є паливо та запчастини.

Так

Ні

Варіант 2

1. Базові авіакомпанії генерують для аеропорту додаткові пасажиропотоки, залучаючи пасажирів з інших аеропортів задля пересадки на свої рейси в своєму базовому аеропорті.

Так

Ні

2. Потреба в безпечному авіаперевезенні – найважливіша для всіх сегментів авіапасажирів.

Так

Ні

3. LCC орієнтовані на високодохідних мандрівників, які в основному зацікавлені у високій якості.

Так

Ні

4. Договір авіаперевезення з пасажиром укладає Авіакомпанія.

Так

Ні

5. Незалежні компанії, які працюють в аеропорту, зазвичай сплачують

концесійний збір авіакомпаніям.

Так

Ні

6. Клієнт, який часто подорожує багатьма авіакомпаніями, має високу індивідуальну цінність для нашої авіакомпанії.

Так

Ні

7. Протягом кварталу авіакомпанія отримала дохід від регулярних рейсів 3 млрд грн та від чартерних рейсів 1 млрд грн. Також був отриманий кредит в сумі 1 млрд грн. Витрати за цей період склали 3 млрд грн. Прибуток авіакомпанії за квартал склав 2 млрд грн?

Так

Ні

8. Протягом кварталу аеропорт отримав дохід від авіаційної діяльності 3 млрд грн та від неавіаційної діяльності 1 млрд грн. Також був збільшений акціонерний капітал аеропорту на 1 млрд грн. Витрати за цей період склали 3 млрд грн. Прибуток аеропорту за квартал склав 1 млрд грн?

Так

Ні

9. Власник авіакомпанії має право як збільшувати акціонерний капітал, так і надавати кредит авіакомпанії.

Так

Ні

10. Прикладами запасів в авіаційній галузі є літаки та паливозаправники.

Так

Ні

Варіант 3

1. Авіакомпанія продала 49% крісел на регулярному рейсі. Чи повинна авіакомпанія виконувати такий рейс?

Так

Ні

2. Авіакомпанія - це територія, призначена для посадки або зльоту повітряних суден.

Так

Ні

3. Маркетинг-мікс складається з: Product (продукт), Price (ціна), Place (місце), Presents (подарунки), People (люди), Process (процеси) .

Так

Ні

4. Витрати на лізинг ПС – одна з найбільших статей витрат аеропорту.

Так

Ні

5. Протягом кварталу авіакомпанія отримала дохід від регулярних рейсів 3 млрд грн та від чартерних рейсів 1 млрд грн. Також був отриманий кредит в сумі 1 млрд грн. Витрати за цей період склали 3 млрд грн. Прибуток авіакомпанії за квартал склав 1 млрд грн?

Так

Ні

6. Протягом кварталу аеропорт отримав дохід від авіаційної діяльності 3 млрд грн та від неавіаційної діяльності 1 млрд грн. Також був збільшений акціонерний капітал аеропорту на 1 млрд грн. Витрати за цей період склали 3 млрд грн. Прибуток аеропорту за квартал склав 2 млрд грн?

Так

Ні

7. Будівля Терміналу та Злітно-посадкова смуга є найбільш ліквідними активами аеропорту.

Так

Ні

8. Незалежні компанії, які працюють в аеропорту, зазвичай сплачують концесійний збір аеропорту.

Так

Ні

9. Правила тарифу визначають, чи може бути повернені кошти за квиток у разі його невикористання, чи стягуватимуться додаткові збори за зміну дати та маршруту, за багаж, за вибір місця в літаку тощо.

Так

Ні

10. Зазвичай спочатку проводять якісні дослідження, а потім кількісні дослідження.

Так

Ні

2. Модульна контрольна робота №1 / Module control paper #1

Базуючись на вивченому матеріалі та звітності авіакомпанії Air NAU ONE запропонуйте, як авіакомпанія Air NAU ONE може виправити ситуацію, в якій вона зараз перебуває / Based on lectures' materials suggest how Air NAU ONE might remedy the situation which it is now facing.

3. Тести до Модулю 2 «Бізнес-моделі та стратегії»:

теми «Бізнес-моделі аеропортів» та «Бізнес-моделі авіакомпаній»,
«Застосування базових конкурентних стратегій в авіагалузі»

Варіант 1

	A - true B - false	A - вірно B - невірно
1	Business (VIP) airlines generate significant additional passenger traffic for its airport, attracting passengers from other airports to transfer these passengers at its base airport.	Бізнес (VIP) авіакомпанії генерують для аеропорту суттєві додаткові пасажиропотоки, залучаючи пасажирів з інших аеропортів задля пересадки в своєму базовому аеропорті.
2	Low-cost carriers are applying a strategy of focus on differentiation.	Лоукост авіакомпанії застосовують стратегію фокусування на унікальності.
3	Powerful charter airlines are the driver of a successful airport.	Потужні чартерні авіакомпанії є драйвером розвитку успішного аеропорту.
4	The sale of non-core assets (hotel, car rental company, Land that's not being used) may be a useful source of funds for an organization.	Продаж непрофільних активів (готель, компанія з оренди автомобілів, земля, яка не використовується) може бути корисним джерелом коштів для підприємства.
5	The disadvantages of the hub business model are the necessity of large capital investments, the risk of losing transfer passengers due to their switch to O&D connection, dependence on the success of the base airline, etc.	Недоліками хабової моделі аеропорту є потреба у великих капіталовкладеннях, загроза втрати трансферних пасажирів через їх перехід на сполучення O&D, залежність від успішності та розвитку базової авіакомпанії, тощо.

6	To increase runway utilization and enhance revenues, cargo airports are typically combined with low-cost airline airports.	Задля підвищення використання злітно-посадкової смуги та збільшення доходів, вантажні аеропорти часто об'єднані з аеропортами лоукост авіакомпаній.
7	The preconditions for the creation of the Hub are a financially stable base airline, large coverage area and central geographical position, existing potential for tourism, sufficient infrastructure capacity, etc.	Передумовами для створення Хабу є фінансово стійка базова авіакомпанія, велика зона покриття та центральна географічна позиція, наявний потенціал для туризму, достатня пропускна здатність інфраструктури, тощо.
8	State-owned airports around the world are usually managed by Ministries of Transportation.	Державні аеропорти в усьому світі зазвичай управляються міністерствами транспорту.
9	Airports are often unprofitable if passenger traffic is below 0.5 million passengers per year.	Аеропорти часто є збитковими при пасажирообігу нижче 0,5 мільйонів пасажирів на рік.
10	The airport's client is the airlines, whose customers are passengers and cargo shippers, which in turn are users of airport services.	Клієнтом аеропорту є авіакомпанії, споживачами послуг яких є пасажирів та вантажовідправники, які, своєю чергою, є користувачами аеропортових послуг.
11	The level of non-aeronautical revenues of an airport depends mainly on: the business model of the airport, the state of development of its infrastructure and legislation, and the level of personal income of the population.	Рівень неавіаційних доходів аеропорту залежить головним чином від: бізнес-моделі аеропорту, стану розвитку його інфраструктури та законодавства, рівня особистих доходів населення.
12	An important criterion when passengers choose an airline is whether it offers a direct flight.	Важливим критерієм при виборі пасажирів авіакомпанії є те, чи пропонує вона прямий рейс.
13	The disadvantage of wet lease is that the airline is tied to a certain aircraft for many years.	Недоліком мокрого лізингу є те, що авіакомпанія прив'язана на довгі роки до певного повітряного судна.
14	Charter airlines are a variation of low-cost airlines.	Чартерні авіакомпанії є різновидом лоукост авіакомпаній.
15	Under the influence of new factors, handling companies have great prospects for development in Ukraine in the postwar period.	Під впливом нових факторів хендлінгові компанії мають великі перспективи розвитку в Україні в повоєнний період.
16	Regional airlines are the main providers of feeder flights.	Фідерні авіарейси, в основному, виконуються регіональними авіакомпаніями.
17	Full-service carriers use a unified fleet of aircraft (of the same type and capacity).	Перевізники повного спектру послуг використовують уніфікований флот літаків (єдиного типу та ємності).

18	Cargo airlines are often subsidiaries of passenger airlines.	Вантажні авіакомпанії найчастіше є дочірніми компаніями пасажирських авіакомпаній.
19	Savings on flight safety allow low-cost airlines to sell tickets at a lower price.	Економія на безпеці польотів дозволяє лоукост-авіакомпаніям продавати квитки дешевше.
20	Low-cost airports are focused on high quality and efficient business processes, and provide low-cost service for long-haul flights.	Аеропорти лоукост авіакомпаній зосереджені на високій якості та ефективних бізнес-процесах і надають недорогий сервіс для далекомагістральних рейсів.

Варіант 2

	A - true B - false	A - вірно B - невірно
1	Regional airlines are the main providers of feeder flights.	Фідерні авіарейси, в основному, виконуються регіональними авіакомпаніями.
2	Full-service carriers use a differentiation strategy.	Перевізники повного спектру послуг застосовують стратегію диференціації.
3	Powerful charter airlines are the driver of a successful airport.	Потужні чартерні авіакомпанії є драйвером розвитку успішного аеропорту.
4	Airports are often unprofitable if passenger traffic is below 0.5 million passengers per year.	Аеропорти часто є збитковими при пасажирообігу нижче 0,5 мільйонів пасажирів на рік.
5	The regional airport is located outside the capital and serves, as usual, long-haul point-to-point flights.	Регіональний аеропорт розташовується за межами столиці і обслуговує, як зазвичай, далекомагістральні рейси з пункту в пункт.
6	To increase runway utilization and enhance revenues, cargo airports are typically combined with low-cost airline airports.	Задля підвищення використання злітно-посадкової смуги та збільшення доходів, вантажні аеропорти часто об'єднані з аеропортами лоукост авіакомпаній.
7	The disadvantages of the hub business model are the necessity of large capital investments, the risk of losing transfer passengers due to their switch to O&D connection, dependence on the success of the base airline, etc.	Недоліками хабової моделі аеропорту є потреба у великих капіталовкладеннях, загроза втрати трансферних пасажирів через їх перехід на сполучення O&D, залежність від успішності та розвитку базової авіакомпанії, тощо.

8	The growth of the air transport industry is usually multiples of GDP growth.	Зростання галузі повітряного транспорту зазвичай у кілька разів перевищує зростання ВВП.
9	State-owned airports around the world are usually managed by Ministries of Transportation.	Державні аеропорти в усьому світі зазвичай управляються міністерствами транспорту.
10	The airport's client is the airlines, whose customers are passengers and cargo shippers, which in turn are users of airport services.	Клієнтом аеропорту є авіакомпанії, споживачами послуг яких є пасажирів та вантажовідправники, які, своєю чергою, є користувачами аеропортових послуг.
11	The level of non-aeronautical revenues of an airport depends mainly on: the business model of the airport, the state of development of its infrastructure and legislation, and the level of personal income of the population.	Рівень неавіаційних доходів аеропорту залежить головним чином від: бізнес-моделі аеропорту, стану розвитку його інфраструктури та законодавства, рівня особистих доходів населення.
12	Low-cost airports are focused on high quality and efficient business processes, and provide low-cost service for long-haul flights.	Аеропорти лоукост авіакомпаній зосереджені на високій якості та ефективних бізнес-процесах і надають недорогий сервіс для далекомагістральних рейсів.
13	An important criterion when passengers choose an airline is whether it offers a direct flight.	Важливим критерієм при виборі пасажирів авіакомпанії є те, чи пропонує вона прямий рейс.
14	Charter airlines are a variation of low-cost airlines.	Чартерні авіакомпанії є різновидом лоукост авіакомпаній.
15	The disadvantage of finance lease is that the airline is tied to a certain aircraft for many years.	Недоліком фінансового лізингу є те, що авіакомпанія прив'язана на довгі роки до певного повітряного судна.
16	Under the influence of new factors, foreign low-cost carriers have great prospects for development in Ukraine in the postwar period.	Під впливом нових факторів іноземні лоукост компанії мають великі перспективи розвитку в Україні в повоєнний період.
17	Savings on flight safety allow low-cost airlines to sell tickets at a lower price.	Економія на безпеці польотів дозволяє лоукост-авіакомпаніям продавати квитки дешевше.
18	Full-service carriers use a unified fleet of aircraft (of the same type and capacity).	Перевізники повного спектру послуг використовують уніфікований флот літаків (єдиного типу та ємності).
19	Cargo airlines are often subsidiaries of passenger airlines.	Вантажні авіакомпанії найчастіше є дочірніми компаніями пасажирських авіакомпаній.
20	The sale of non-core assets (hotel, car rental company, Land that's not being used) may be a useful source of funds for an organization.	Продаж непрофільних активів (готель, компанія з оренди автомобілів, земля, яка не використовується) може бути корисним джерелом коштів для підприємства.

Варіант 3

	A - true B - false	A - вірно B - невірно
1	Business (VIP) airlines generate significant additional passenger traffic for its airport, attracting passengers from other airports to transfer these passengers at its base airport.	Бізнес (VIP) авіакомпанії генерують для аеропорту суттєві додаткові пасажиропотоки, залучаючи пасажирів з інших аеропортів задля пересадки в своєму базовому аеропорті.
2	Full-service carriers use a differentiation strategy.	Перевізники повного спектру послуг застосовують стратегію диференціації.
3	Powerful charter airlines are the driver of a successful airport.	Потужні чартерні авіакомпанії є драйвером розвитку успішного аеропорту.
4	The sale of core assets (airplanes, ground equipment, buildings) is a useful and effective source of funds.	Продаж профільних активів (літаки, наземне обладнання, будівлі) є ефективним джерелом отримання коштів.
5	The regional airport is located outside the capital and serves, as usual, long-haul point-to-point flights.	Регіональний аеропорт розташовується за межами столиці і обслуговує, як зазвичай, далекомагістральні рейси з пункту в пункт.
6	To increase runway utilization and enhance revenues, cargo airports are typically combined with low-cost airline airports.	Задля підвищення використання злітно-посадкової смуги та збільшення доходів, вантажні аеропорти часто об'єднані з аеропортами лоукост авіакомпаній.
7	The preconditions for the creation of the Hub are a financially stable base airline, large coverage area and central geographical position, existing potential for tourism, sufficient infrastructure capacity, etc.	Передумовами для створення Хабу є фінансово стійка базова авіакомпанія, велика зона покриття та центральна географічна позиція, наявний потенціал для туризму, достатня пропускна здатність інфраструктури, тощо.
8	Airports are often unprofitable if passenger traffic is below 0.5 million passengers per year.	Аеропорти часто є збитковими при пасажирообігу нижче 0,5 мільйонів пасажирів на рік.
9	State-owned airports around the world are usually managed by Ministries of Transportation.	Державні аеропорти в усьому світі зазвичай управляються міністерствами транспорту.
10	The airport's client is the airlines, whose customers are passengers and cargo shippers, which in turn are users of airport services.	Клієнтом аеропорту є авіакомпанії, споживачами послуг яких є пасажирів та вантажовідправники, які, своєю чергою, є користувачами аеропортових послуг.
11	The level of non-aeronautical revenues of an airport depends	Рівень неавіаційних доходів аеропорту залежить головним чином

	mainly on: the business model of the airport, the state of development of its infrastructure and legislation, and the level of personal income of the population.	від: бізнес-моделі аеропорту, стану розвитку його інфраструктури та законодавства, рівня особистих доходів населення.
12	An important criterion when passengers choose an airline is whether it offers a direct flight.	Важливим критерієм при виборі пасажирами авіакомпанії є те, чи пропонує вона прямий рейс.
13	Charter airlines are a variation of low-cost airlines.	Чартерні авіакомпанії є різновидом лоукост авіакомпаній.
14	The disadvantage of wet lease is that the airline is tied to a certain aircraft for many years.	Недоліком мокрого лізингу є те, що авіакомпанія прив'язана на довгі роки до певного повітряного судна.
15	Under the influence of new factors, the Hub model has great prospects for development in Ukraine in the postwar period.	Під впливом нових факторів Хабова модель має великі перспективи розвитку в Україні в повоєнний період.
16	Savings on flight safety allow low-cost airlines to sell tickets at a lower price.	Економія на безпеці польотів дозволяє лоукост-авіакомпаніям продавати квитки дешевше.
17	Full-service carriers use a unified fleet of aircraft (of the same type and capacity).	Перевізники повного спектру послуг використовують уніфікований флот літаків (єдиного типу та ємності).
18	Cargo airlines are often subsidiaries of passenger airlines.	Вантажні авіакомпанії найчастіше є дочірніми компаніями пасажирських авіакомпаній.
19	Regional airlines are the main providers of feeder flights.	Фідерні авіарейси, в основному, виконуються регіональними авіакомпаніями.
20	Low-cost airports are focused on high quality and efficient business processes, and provide low-cost service for long-haul flights.	Аеропорти лоукост авіакомпаній зосереджені на високій якості та ефективних бізнес-процесах і надають недорогий сервіс для далекомагістральних рейсів.

4. Модульна контрольна робота №2 / Module control paper #2

Напишіть есе за темою «Які бізнес-моделі аеропортів та авіакомпаній будуть розвиватися в Україні в післявоєнний період?». Обсяг роботи: 3 аркуші. Ваша думка, викладена в есе, має бути обґрунтованою та реалістичною, ґрунтуватися на вивченому матеріалі (лекції 5-8 та практичні заняття 9-15).

Write an essay on the topic: "What business models of airports and airlines will be developed in Ukraine in the post-war period?" Volume of work: three sheets. Your opinion in the essay should be well grounded and realistic, based on the material studied (lectures 5-8 and practical classes 9-15).

5. Контрольна робота для студентів заочної форми навчання

Питання 1. Базуючись на вивченому матеріалі та на звітності авіакомпанії Air NAU ONE запропонуйте, як авіакомпанія Air NAU ONE може виправити ситуацію, в якій вона зараз перебуває.

Питання 2. Напишіть есе за темою «Які бізнес-моделі аеропортів та авіакомпаній будуть розвиватися в Україні в післявоєнний період?». Обсяг роботи: 3 аркуші. Ваша думка, викладена в есе, має бути обґрунтованою та реалістичною, ґрунтуватися на вивченому матеріалі (лекції 5-8 та практичні заняття 9-15).

6. Питання для підсумкового семестрового контролю

1. Основні завдання авіаційних підприємств.
2. Регуляторні органи галузі. Основні тенденції галузі авіаперевезень
3. Основні напрями діяльності авіакомпаній та аеропортів. Класифікація авіакомпаній та аеропортів.
4. Послуги що надаються в аеропортах. Незалежні компанії що працюють в аеропортах.
5. Основні статті доходів та витрат авіапідприємств.
6. Сутність співробітництва між аеропортами та базовими авіакомпаніями. Сутність трансферу авіапасажирів. Драйвери розвитку аеропортів.
7. Основні терміни та визначення з продажу та маркетингу, що застосовуються в авіагалузі.
8. Приклади підвищення доходності авіапідприємств.
9. Основні терміни та визначення з фінансів та економіки.
10. Різниця між прибутковістю та рухом грошових коштів.
11. Основні моделі аеропортового бізнесу (Міжнародний хаб, Столичний O&D (з пункту в пункт) аеропорт, Регіональний аеропорт, Аеропорт лоу-кост авіакомпаній, Вантажний аеропорт).
12. Сутність Хабової моделі, типи Хабів.
13. Передумови створення та показники ефективності Хабу.
14. Фактори що впливають на аеропортову галузь.
15. Моделі власності та управління аеропортами, роль ІКАО в економічній діяльності аеропортів.
16. Основні напрямки отримання доходів аеропортами (авіаційні, від хендлінгу, неавіаційні) та витрати аеропортів.

17. Сутність неавіаційної діяльності аеропортів та обмеження неавіаційної діяльності аеропортів в Україні.
18. Керівні принципи ОЕСР щодо управління державними підприємствами.
19. Вплив аеропортів на регіональний розвиток та концепції міста-аеропорту та аеротрополісу.
20. Відповідь на запитання чому авіакомпанії відрізняються. Класифікація авіакомпаній (Регулярні авіакомпанії: Перевізник повного спектру послуг, Лоукост-перевізник, Гібридні авіакомпанії; Нерегулярні авіакомпанії: Чартерний перевізник та Бізнес (VIP) авіакомпанія; Вантажні авіакомпанії).
21. Сильні та слабкі сторони основних бізнес-моделей авіакомпаній.
22. Різниця в витратах між перевізником повного спектру послуг та лоукост-перевізник FSC і LCC.
23. Гібридні авіакомпанії.
24. Базові конкурентні стратегії (стратегія «лідерства у зниженні витрат», стратегія лідерства у «диференціації», дві стратегії фокусування: фокусування на унікальності (differentiation focus) та фокусування на зниженні витрат (cost focus)).
25. Причини та наслідки змін стратегій та бізнес-моделей в авіакомпаніях та в аеропортах.
26. Стан авіатранспортної галузі України у передвоєнний час, в умовах війни та в повоєнний період.