

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

«30» августа 2017 года

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ

Хозяйственный механизм авиапредприятий

Направление подготовки
40.03.01 Юриспруденция

Профиль
**Правовое обеспечение деятельности системы
воздушного транспорта**

Квалификация (степень) выпускника
бакалавр

Форма обучения
очная

Санкт-Петербург
2017

1. Цели освоения дисциплины

Цель освоения дисциплины – приобретение знаний и практических навыков, обеспечивающих формирование совокупности компетенций для эффективной реализации функций менеджмента в авиапредприятиях.

Для достижения целей освоения дисциплины, в соответствии с предметом и объектом 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 управления (хозяйственного механизма) главного оператора аэропорта, как хозяйствующего субъекта естественной монополии;

- разработки стратегий и программ повышения эффективности управления авиапредприятиями.

Дисциплина обеспечивает подготовку выпускника к нормотворческому и правоприменительному видам профессиональной деятельности.

2. Место дисциплины в структуре ОПОП ВО

Дисциплина «Хозяйственный механизм авиапредприятий», относится к дисциплинам вариативной части блока 1 «Дисциплины (модули)».

Дисциплина «Хозяйственный механизм авиапредприятий» базируется на результатах обучения, полученных при изучении дисциплин: «Гражданское право», «Экономика воздушного транспорта», «Воздушное право», «Бухгалтерский учет и налогообложение на воздушном транспорте», «Государственное регулирование воздушного транспорта» и прохождения производственной практики.

Дисциплина «Хозяйственный механизм авиапредприятий» является обеспечивающей для дисциплин «Финансовое право», «Международное воздушное право», а также для преддипломной практики подготовки к процедуре защиты и защиты выпускной квалификационной работы.

Дисциплина «Хозяйственный механизм авиапредприятий» изучается в 7 семестре.

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
<p>Способность использовать основы экономических знаний в различных сферах деятельности (ОК-2).</p>	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> -определения и модели структур хозяйственного механизма (системы управления) авиакомпании и главного оператора аэропорта; -требования к целям авиапредприятия; -методы организационного проектирования авиапредприятий. <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> -формулировать цели и задачи авиапредприятия; -использовать методы организационного проектирования для разработки реальных структур управления авиапредприятий. <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> -навыками формулирования целей и задач авиапредприятия; -навыками организационного проектирования авиапредприятий.
<p>Способность участвовать в разработке нормативных правовых актов в соответствии с профилем своей профессиональной деятельности (ПК-1)</p>	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> -методы разработки нормативных правовых актов в сфере производственно-хозяйственной (коммерческой) деятельности авиапредприятий в соответствии с профилем своей профессиональной деятельности. <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> -применять самостоятельно или в коллективе методы разработки локальных нормативных правовых актов, регламентирующих организационную структуру и структуру управления авиапредприятия, - применять самостоятельно или в коллективе методы разработки нормативных правовых актов, регламентирующих систему производственно-хозяйственной деятельности авиапредприятий <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> -навыками разработки локальных нормативных правовых актов, регламентирующих формирование и функционирование организационной структуры и структуры управления авиапредприятия, -навыками разработки нормативных правовых актов, регламентирующих систему производственно-хозяйственной деятельности

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
	авиапредприятий
Способность обеспечивать соблюдение законодательства Российской Федерации субъектами права (ПК-3).	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> -законодательство РФ о стратегическом планировании и организацию системы стратегического планирования авиапредприятий; -величины отраслевых показателей эффективности управления авиапредприятиями и основные факторы, оказывающие на них влияние; -систему коммерческой деятельности авиапредприятий; -систему ценообразования авиакомпаний, главного оператора аэропорта; <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> - использовать блок-схему системы стратегического планирования с формулировкой целей и задач авиапредприятия; -использовать систему нормативных актов в организации коммерческой деятельности авиапредприятий; -применять выходные документы системы ценообразования авиапредприятия в договорной работе <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> -навыками сравнительного анализа показателей эффективности управления авиапредприятиями; -навыками применения нормативных актов в организации коммерческой деятельности авиапредприятий; -навыками применения механизмов ценообразования авиапредприятий в договорной работе.

4. Объем дисциплины и виды учебной работы

Общая трудоемкость дисциплины составляет 3 зачетных единицы, 108 академических часов.

Наименование	Всего часов	Семестр
		7

Наименование	Всего часов	Семестр
		7
Общая трудоемкость дисциплины	108	108
Контактная работа, всего	42,3	42,3
лекции	14	14
практические занятия	28	28
семинары	-	-
лабораторные работы	-	-
курсовой проект (работа)	-	-
Самостоятельная работа студента	48	48
Промежуточная аттестация:	18	18
контактная работа	0,3	0,3
Самостоятельная подготовка к зачету в семестре	17,7	17,7

5.Содержание дисциплины

5.1 Соотнесения тем дисциплины и формируемых компетенций

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции		Образовательные технологии	Оценочные средства
		ОК-2	ПК-3		
Тема 1. Комплексная модель авиатранспортного предприятия	10	+	+	ВК, Л, ПЗ, СРС	УО
Тема 2. Структурно-функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта	10	+	+	Л, ПЗ, СРС	УО
Тема 3. Система транспортного обеспечения перевозок авиакомпании	14	+	+	Л, ПЗ, СРС	Дд
Тема 4. Организационная структура и структура управления авиапредприятия	14	+	+	Л, ПЗ, РКС, СРС	Дд
Тема 5. Эксплуатационные ограничения при	14		+	Л, ПЗ, РКС,	Т

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции		Образовательные технологии	Оценочные средства
		ОК-2	ПК-3		
коммерческой эксплуатации воздушных линий (ВЛ) воздушными судами (ВС)				СРС	
Тема 6. Экономическое поведение авиапредприятий на рынках воздушных перевозок и услуг по техническому обслуживанию воздушных судов (ТОиР ВС)	14		+	Л, ПЗ, РКС, СРС	Т
Тема 7. Финансово-экономическая модель функционирования как инструмент повышения эффективности авиатранспортных предприятий	14		+	Л, ПЗ, СРС	Т
Итого по дисциплине	90				
Промежуточная аттестация	18				З
Всего по дисциплине	108				

Л – лекции, ПЗ – практическое занятие, РКС- разбор конкретных ситуаций, Дд – доклад, СРС –самостоятельная работа студента, УО – устный опрос, Т – тестирование, Дд – доклад, З – зачет.

5.2 Темы дисциплины и виды занятий

№ темы	Наименование темы дисциплины	Л	ПЗ	КР	С	ЛР	СРС	Всего часов
7 семестр								
1	Тема 1. Комплексная модель авиатранспортного предприятия	2	4				4	10
2	Тема 2. Структурно-функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпании и	2	4				4	10

№ темы	Наименование темы дисциплины	Л	ПЗ	КР	С	ЛР	СРС	Всего часов
	главного оператора аэропорта							
3	Тема 3. Система транспортного обеспечения перевозок авиакомпании	2	4				8	14
4	Тема 4. Организационная структура и структура управления авиапредприятия	2	4				8	14
5	Тема 5. Эксплуатационные ограничения при коммерческой эксплуатации воздушных линий (ВЛ) воздушными судами (ВС)	2	4				8	14
6	Тема 6. Экономическое поведение авиапредприятий на рынках воздушных перевозок и услуг по техническому обслуживанию воздушных судов (ТОиР ВС)	2	4				8	14
7	Тема 7. Финансово-экономическая модель функционирования как инструмент повышения эффективности авиатранспортных предприятий	2	4				8	14
Итого за семестр		14	28				48	90
Итого по дисциплине		14	28				48	90

5.3 Содержание дисциплины

Тема 1. Комплексная модель авиатранспортного предприятия

Структура и основные тенденции развития мирового рынка авиатранспортной продукции (АТП). Сегментация мирового рынка АТП. Характеристики мирового рынка АТП. Блок-схема структурно-функциональной модели авиапредприятия как большой организационно-технической системы (БОТС). Определения и классификация аэропортов и авиакомпаний. Виды моделирования. Структурно-функциональная модель авиакомпании. Структурно-функциональная модель главного оператора аэропорта. Имитационная модель функционирования авиакомпании. Имитационная модель функционирования главного оператора аэропорта.

Понятие хозяйственного механизма авиапредприятий РФ. Основные методы моделирования хозяйственного механизма.

Тема 2. 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. Назначение каждой из подсистем хозяйственного механизма главного оператора аэропорта. Формы владения и управления аэропортами мира и РФ. Информационные связи (рабочие потоки) между функциональными элементами хозяйственного механизма авиакомпании. Информационные связи (рабочие потоки) между функциональными элементами хозяйственного механизма главного оператора аэропорта.

Тема 3. Система транспортного обеспечения перевозок авиакомпании

Цели системы транспортного обеспечения авиаперевозок (СТО). Основные нормативные акты в организации транспортного обеспечения перевозок авиакомпании. 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 4. 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 авиакомпанией. 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. Разработка локальных нормативных актов.

Тема 5. Эксплуатационные ограничения при коммерческой эксплуатации воздушных линий (ВЛ) воздушными судами (ВС)

Система оптимизации структуры воздушных линий авиакомпании. Блок-схема системного подхода к решению задачи повышения эффективности использования ВС на основе стратегических задач развития сети ВЛ авиакомпании. Коммерческие права и соглашения на эксплуатацию ВЛ. Основные нормативные акты в организации коммерческой эксплуатации воздушных линий (ВЛ) воздушными судами (ВС). ИКАО, Doc 9626. 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. Критерии оптимальности ВЛ. 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. Выбор определенного класса и типа ВС для коммерческой эксплуатации сети ВЛ авиакомпании

Тема 6. Экономическое поведение авиапредприятий на рынках воздушных перевозок и услуг по техническому обслуживанию воздушных судов (ТОиР ВС)

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. Эконометрических модели прогнозирования ИКАО. Doc 8991. Краткосрочное равновесие на конкурентных типах рынков авиатранспортной продукции (АТП). Долгосрочное равновесие главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии. Структура и динамика мирового рынка ВС. Структура и движение парка ВС авиакомпании. Цели и задачи системы оптимизации структуры парка ВС как элемента хозяйственного механизма авиакомпании. Формы и виды лизинга ВС. Показатели летной годности и исправности ВС. ИКАО, Приложения 6 и 8. 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.

Тема 7. Финансово-экономическая модель функционирования как инструмент повышения эффективности авиатранспортных предприятий

Структура себестоимости авиатранспортной продукции (АТП) авиакомпании. Структура себестоимости авиационных услуг (АУ) главного

оператора аэропорта. Ценообразование авиакомпании. Эффективная ценовая стратегия авиакомпании. Ценообразование главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии. ИКАО, Doc 9562,7100 Система управления издержками. Инвестиционные схемы финансового и оперативного лизинга ВС, как факторы, влияющие на себестоимость авиатранспортной продукции авиакомпании. 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». Показатели эффективности функционирования авиакомпаний. Показатели эффективности функционирования главных операторов аэропортов. Финансово-экономическая модель функционирования авиакомпании. Финансово-экономическая модель функционирования главного оператора аэропорта.

5.4 Практические занятия

№ темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудо-емкость (часы)
1	Практическое занятие № 1,2. Выбор конкретной авиакомпании. Имитационное моделирование авиакомпании. Расчет матрицы SWOT-анализ выбранной авиакомпании с использованием программного обеспечения кафедры №20.	4
2	Практическое занятие № 3,4. Сравнительный анализ моделей хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта. Сравнительный анализ форм хозяйствования авиакомпаний мира. Анализ форм владения и управления аэропортами мира и РФ.	4
3	Практическое занятие № 5,6. Анализ структуры СТО и организации системы стратегического планирования выбранной авиакомпании. Оценка управляемости и соответствия функционирования авиакомпании «золотому правилу» экономики.	4
4	Практическое занятие № 7,8. Анализ организационной структуры и структуры управления выбранной авиакомпании. Анализ используемых структур управления авиакомпаниями мира. Предложения по корректировке структуры управления выбранной авиакомпании. Разбор конкретных ситуаций	4

5	Практическое занятие № 9.10. Анализ коммерческих прав и соглашений на эксплуатацию ВЛ выбранной авиакомпании. Структура парка ВС выбранной авиакомпании. Структура ВЛ выбранной авиакомпании. Оценка пригодности аэродромов к эксплуатации ВС по методу ИКАО ACN-PCN. Классы и категории аэропортов, используемых выбранной авиакомпанией. Ограничения, накладываемые генеральными планами аэропортов на эксплуатацию ВС. Разбор конкретных ситуаций	4
6	Практическое занятие № 11,12. Типы и характеристики рынков (сегментов) АТП выбранной авиакомпании. Диаграмма краткосрочного равновесия авиакомпании. Диаграмма долгосрочного равновесия главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии. Анализ системы ценообразования выбранной авиакомпании. Система ставок сборов главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии. ИКАО, Doc7100. Прогноз объема пассажирооборота выбранной авиакомпании на пять лет с использованием программного обеспечения кафедры №20. Анализ системы ТО и стратегии экономического поведения выбранной авиакомпании на рынке услуг по ТОиР ВС. Разбор конкретных ситуаций	4
7	Практическое занятие № 13,14. Расчет показателей сравнительного анализа эффективности управления авиакомпаний и главных операторов аэропортов. Использование финансово – экономических моделей функционирования авиапредприятий в целях повышения эффективности управления. Анализ схем лизинга ВС выбранной авиакомпании. Расчет лизинговых платежей финансового лизинга ВС. Расчет кейптаунской скидки при различных условиях договоров лизинга.	4
Итого за семестр		28
Итого по дисциплине		28

5.5 Лабораторный практикум

Лабораторный практикум учебным планом не предусмотрен

5.6 Самостоятельная работа

№ темы дисципли-	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость
------------------	-----------------------------	--------------

плины		(часы)
1	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Комплексная модель авиатранспортного предприятия», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,5,9,10,27,30]. 2.Подготовка к устному опросу.	4
2	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Структурно-функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпания и главного оператора аэропорта», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,9,14]. 2.Подготовка к устному опросу.	4
3	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система транспортного обеспечения авиаперевозок авиакомпании» работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,9]. 2. Подготовка к докладу.	8
4	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Организационная структура и структура управления авиапредприятия», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,18,22]. 2.Подготовка к докладу.	4
5	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Эксплуатационные ограничения при коммерческой эксплуатации воздушных линий (ВЛ) воздушными судами (ВС)», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,7,11,12,15,19,21]. 2.Подготовка к компьютерному тесту.	4
6	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Экономическое поведение авиапредприятий на рынках воздушных перевозок и услуг по техническому обслуживанию воздушных судов (ТО и Р ВС)», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,4,12,13,15,16,23,27,28,29,30,31,32,33,34,35,36,37]. 2. Подготовка к компьютерному тесту.	4
7	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Финансово-экономическая модель функционирования как инструмент повышения эффективности авиатранспортных предприятий», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,3,20,16,26,31,32,37]. 2. Подготовка к компьютерному тесту.	4

Итого за семестр	48
Итого по дисциплине	48

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

5.7 Курсовые работы

Курсовые работы учебным планом не предусмотрены.

6. Учебно-методическое и информационное обеспечение дисциплины

а) основная литература:

1. **Хозяйственный механизм авиатранспортных предприятий: Учебное пособие. Часть 1. Авиакомпания.** Под общей редакцией Маслакова В.П [Текст]/Маслаков В.П., Лебедева М.Ю., Калинин И.А., Воронцова А.М., Брагин В.А., Паристова Л.П., Жуков В.Е., Корень А.В. —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. 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. Количество экземпляров 450.
4. **Введение в систему взаиморасчетов на воздушном транспорте: учеб. пособ. для вузов.** Реком. УМО [Текст]/ Махарев Э.И., ред. — М.: Студент, 2012.— 543с. Количество экземпляров 25.

б) дополнительная литература:

5. С. Фишер, Р. Дорнбуш, Р. Шмалензи. **Экономика.** Пер. с англ./ С. Фишер, Р. Дорнбуш, Р. Шмалензи. — М.: Дело, 1993. — 829 с. — ISBN 5-86461-199-9. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://bookre.org/-reader?file=588912&pg=1>, свободный, (дата обращения 10.01.2017).
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.** Отв. ред. М. В. Лычагин. /Комаристый, Е.Н. — Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2006. — 144 с. — ISBN 5-89665-125-2. [Электронный ресурс].—Режим доступа: <https://docplayer.ru/36148131-E-n-komaristyuy-informacionno-modelnyy-kompleks-dlya-issledovaniya-rynka-grazhdanskih-aviaperevozok.html>, свободный, (дата обращения 10.01.2017).

8. Ашфорд, Н., Стентон, Х.П.М., Мур, К.А. **Функционирование аэропорта**. Пер. с англ./Ашфорд, Н., Стентон, Х.П.М., Мур, К.А — М.: Транспорт, 1990. –372 с. — ISBN 5-277-00997-3. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.twirpx.com/file/963091>, свободный,
9. Четыркин, Е.М., Васильева, Н.В. **Финансово-экономические расчеты: справочное пособие** / Четыркин Е.М., Васильева Н.В — М.: Финансы и статистика, 1990. – 301с. — ISBN 5-279-00530-4. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.pseudology.org/Bank/Chetyrkin_Fin-Math_1990a.pdf, свободный,
- в) перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»:
 10. **Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 г. №599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах»**. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.Consultant.ru/document/cons_doc_LAW_89863, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
 11. **Лебедева, М.Ю., Институциональные аспекты регулирования рыночных отношений в авиакомпаниях России**. Монография. /Маслаков В.П., Пиджаков А.Ю/ — г. Киров, МЦНИП, 2013. 24 п. л. — ISBN 97-5-906223-03-6. [Электронный текст, 1файл 3,2 МБ]. – Режим доступа: <http://elibrary.ru/item.asp?id=18852998>, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
 12. **Конвенция о международной гражданской авиации — ИКАО, Doc 7300/9. Издание девятое, 2006**. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://laynercenter.ru/images/ИКАО/ICAO_general.pdf, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
 13. **Приложение 14 к Конвенции о международной гражданской авиации. Том 1. «Проектирование и эксплуатация аэродромов»**. — ИКАО Издание седьмое, 2016. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an14_v1_cons_ru.pdf, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
 14. **Руководство по проектированию аэропортов — ИКАО, Doc 9184-AN/902, часть I. Генеральное планирование. Второе издание, 1987**. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://snipov.net/database/c_3363767195_doc_429380274.html, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
 15. **Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования воздушного транспорта — ИКАО, Doc 9587. Издание третье, 2008**. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://aviadocs.com/icaodocs/Docs/9587_cons_ru.pdf, свободный, (дата обращения 10.01.2017)

16. **Руководство по экономике аэропортов — ИКАО, Doc 9562. Издание третье, 2013.** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.icao.int/publications/documents/9562_ru.pdf., свободный, (дата обращения 10.01.2017)
17. **Руководство по приватизации в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания — ИКАО, Doc 9980. Издание первое, 2012.** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – https://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9980_cons_ru.pdf., свободный, (дата обращения 18.01.2018)
18. **Руководство по регулированию международного воздушного транспорта — ИКАО, Doc 9626. Издание второе, 2004.** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.aviadocs.net/-icaodocs/docs/9626-cons_ru.pdf, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
19. **Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб — ИКАО, Doc 7100–2018.** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.twirpx.com/file/1744303>, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
20. **Руководство по аэропортовым службам — ИКАО, Doc 9137-AN/898, Часть 8. Эксплуатационные службы. Издание четвертое, 2002.** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.aviadocs.net/icaodocs/-docs/9137_p8_cons_ru.pdf, свободный (дата обращения 10.01.2017)
21. **Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (с доп и изм).** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_284303, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
22. **Руководство по стандартам IOSA / Международная ассоциация воздушного транспорта Монреаль — Женева, 2003.** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nova.rambler.ru/search?query>, свободный, (дата обращения 10.01.2017).
23. **АС 1.1.MSG-3-2008. Основные положения по разработке требований к плановому техническому обслуживанию: изменение 2007.1. — М.: ФГУП «НИИСУ», 2008.** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: –<http://www.niisu.su/index.html>, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
24. **Сайт ИКАО** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.icao.int/-Pages/default.aspx>, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
25. **Сайт Федерального агентства воздушного транспорта РФ** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.favt.ru>, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
26. **Сайт Федерального авиационного агентства США.** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.faa.gov>, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
27. **Air Transport World.** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://atwonline.-com>, свободный, (дата обращения 10.01.2017)

28. ПАО «Аэрофлот». Отчеты компании и основные производственно-финансовые показатели. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aeroflot.ru/-cms/reports>, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
29. ОАО «ЮтЭйр». Годовые отчеты. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://corp.utair.ru/invest/otch/ann_rep.html, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
30. Air France-KLM, Annual documents [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.airfranceklm-finance.com/en/Financial-information/-Annualdocuments>, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
31. Lufthansa, Annual documents. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://investor-relations.lufthansa.com/en/meldungen/annual-document.html>, свободный (дата обращения 10.01.2017)
32. 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». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://fzakon.ru/laws/federalnyy-zakon-ot-23.12.2010-n-361-fz>, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
33. Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации. Эксплуатация воздушных судов. Часть 1. Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты — ИКАО. Издание десятое, июль 2016 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an06_p1_cons_ru.pdf, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
34. Приложение 8 к Конвенции о международной гражданской авиации. Летная годность воздушных судов — ИКАО. Издание одиннадцатое, 2010. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.aviadocs.net/-icaodocs/Annexes/an08_cons_ru.pdf, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
35. Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации"/Утверждены Приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.Consultant.ru/-document/cons_doc_LAW_91259. свободный, (дата обращения 10.01.2017)
- г) программное обеспечение (лицензионное), базы данных, информационно-справочные и поисковые системы
36. Справочная система ГАРАНТ (интернет-версия). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.garant.ru/iv>, свободный, (дата обращения 10.01.2017)
37. Справочная система Консультант Плюс. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/online>, свободный, (дата обращения 10.01.2017)

7. Материально-техническое обеспечение дисциплины

№ п/п	Наименование дисциплины	Наименование специальных помещений и помещений для самостоятельной работы	Оснащенность специальных помещений и помещений для самостоятельной работы	Перечень лицензионного программного обеспечения. Реквизиты подтверждающего документа
1	Хозяйственный механизм авиапредприятий	<p>Компьютерный класс аудитория №456</p> <p>Компьютерный класс аудитория №458</p> <p>Лекционная аудитория №481</p>	<p>Компьютер в комплекте (системный блок +ЖК монитор LG 19 W1952TE) – 13 шт.</p> <p>Информационный киоск</p> <p>Компьютер в комплекте RAMEC STORM Custom W- 13 шт.</p> <p>Мультимедийный проектор Acer X1261 P</p> <p>Принтер HL2140R Brother</p> <p>Экран Ноутбук Benq Joybook R42 15,4</p> <p>Мультимедийный проектор Mitsubisi XD490U</p> <p>Экран</p>	<p>Microsoft Windows 7 Professional</p> <p>Microsoft Windows Office Professional Plus 2007</p> <p>Acrobat Professional 9</p> <p>Windows International</p> <p>Kaspersky Anti-Virus Suite для WKS и FS</p> <p>Konsi- SWOT ANALYSIS</p> <p>Konsi - FOREXSAL</p>

8. Образовательные технологии

В структуре дисциплины в рамках реализации компетентного подхода в учебном процессе используются следующие образовательные технологии: лекции (Л), практические занятия (ПЗ), разбор конкретных ситуаций (РКС), самостоятельная работа студентов (СРС).

В процессе преподавания дисциплины «Хозяйственный механизм авиапредприятий» используются классические формы и методы обучения: лекции, практические занятия с разбором 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, а также оценки эффективности управления (рентабельности продаж) авиапредприятий.

Разбор конкретных ситуаций способствует развитию у студентов аналитических навыков (умение отличать данные от информации), классифицировать, выделять существенную и несущественную информацию, анализировать, представлять и добывать ее, находить пропуски информации

и уметь восстанавливать их. Мыслить ясно и логично. (Особенно это важно, когда информация невысокого качества). Способствует развитию у студентов практических навыков (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 разбор конкретных ситуаций (РКС) приведены в 9.6.3.

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

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 (УО), доклады (Дд), компьютерные тесты (Т), зачет (З).

Уровень и качество знаний студентов оцениваются по результатам входного контроля, текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины в виде зачета.

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

Устный опрос проводится на каждом 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.

Контроль выполнения задания, выдаваемого на самостоятельную работу, проводится с целью своевременного выявления плохо усвоенного материала дисциплины для последующей корректировки или организации обязательной консультации. Проверка выданного задания производится не реже чем один раз в две недели.

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 виде зачета в 7 семестре.

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

Общая трудоемкость дисциплины составляет 3 зачетных единицы, 108 академических часов.

Вид промежуточного контроля – зачет (7 семестр).

Тема/вид учебных занятий (оценочных заданий), позволяющих студенту продемонстрировать достигнутый уровень сформированности компетенций	Количество баллов		Срок контроля (порядковый номер недели с начала семестра)	Примечание
	Минимальное значение	Максимальное значение		
<i>Контактные виды занятий</i>				
Аудиторные занятия				
Лекция 1	2	4	1	
Практическое занятие 1,2	2	4	1,2	
Лекция 2	2	6	3	
Практическое занятие 3,4	2	6	3,4	
Лекция 3	2	6	5	
Практическое занятие 5.6	2	6	5,4	
Лекция 4	2	6	7	
Практическое занятие 7.8	2	6	7,8	
Лекция 5	2	6	9	
Практическое занятие 9.10	2	6	9,10	
Лекция 6	3	6	11	
Практическое занятие 11,12	3	6	11,12	
Лекция 7	3	6	13	
Практическое занятие 13,14	3	6	13,14	
Самостоятельная работа студента				
Итого по обязательным видам занятий	32	80		
Зачет (7 семестр)	8	20		
Итого по дисциплине	40	100		
Перевод баллов БРС в оценку по «академической» шкале				
Количество баллов по БРС		Оценка (по «академической» шкале)		
40 и более		зачтено		

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 40	не зачтено			

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

В процессе преподавания дисциплины «Хозяйственный механизм авиапредприятий» для текущей аттестации обучающихся используются следующие формы:

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

По итогам освоения дисциплины проводится промежуточная аттестация обучающихся в форме зачета в седьмом семестре.

Основными документами, регламентирующими порядок организации и проведения текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации студентов, обучающихся в ГУГА являются: Устав СПб ГУГА, ООП ВО прикладного бакалавриата направления 40.03.01 «Юриспруденция», профиль «Правовое обеспечение деятельности системы воздушного транспорта», Положение о балльно-рейтинговой системе оценки знаний и обеспечения качества учебного процесса в ГУГА.

На первом занятии преподаватель доводит до сведения обучающихся график текущего контроля освоения дисциплины и критерии оценки знаний при текущем контроле успеваемости, а также сроки и условия промежуточной и итоговой аттестации.

Реализацию непрерывного контроля знаний, преподаватель осуществляет за счет часов, предусмотренных нормами времени на проверку различного рода письменных работ, проведение консультаций и пр.

Показателями, характеризующими текущую учебную работу студентов, являются:

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

Сроки промежуточной аттестации определяются графиком учебного процесса. По дисциплине «Хозяйственный механизм авиапредприятий» предусмотрен зачет.

Зачет проводится в форме собеседования по приведенным ниже темам (9.6).

9.3 Темы курсовых работ по дисциплине

Написание курсовых работ учебным планом не предусмотрено.

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

По дисциплине «Гражданское право»:

1. Понятие и сущность гражданско-правового договора
2. Гражданско-правовые сделки. Классификация договоров
3. Договор как правоотношение.
4. Договор как документ.
5. Классификация договорных условий.
6. Юридические лица как субъекты гражданского права.
7. Правовой статус предпринимателя. Понятие «хозяйствующий субъект»
8. Организация и проведение работ по разработке, согласованию, заключению и исполнению договоров.
9. Особенности разработки и оформления договора в службах авиапредприятий.

По дисциплине «Экономика воздушного транспорта»:

1. Организационная структура гражданской авиации
2. Особенности транспортной услуги
3. Основные показатели производственной деятельности авиакомпании
4. Основные показатели производственной деятельности аэропорта
5. Основные показатели производственной деятельности предприятия по организации управления воздушным движением
6. Система показателей деятельности гражданской авиации
7. Себестоимость. Определение «затраты», «расходы», «себестоимость». Структура себестоимости.
8. Показатели эффективности деятельности авиапредприятия

По дисциплине «Воздушное право»:

1. Субъекты и объекты воздушного права. Система воздушного транспорта
2. Правовой режим использования воздушного пространства
3. Правовой статус гражданского воздушного судна

4. Правовое обеспечение деятельности по регулированию воздушных перевозок.
5. Правовое обеспечение деятельности аэропортов.
6. Страхование на воздушном транспорте.
7. Договорная работа на предприятиях воздушного транспорта

По дисциплине «Бухгалтерский учет и налогообложение на воздушном транспорте»:

1. Виды учета на предприятии. Понятие и функции бухгалтерского учета
2. Бухгалтерские счета: понятие, структура и классификация
3. План счетов бухгалтерского учета. Метод двойной записи
4. Бухгалтерский баланс: понятие, виды и структура
5. Понятия финансового и управленческого учета
6. Доходы и расходы организаций воздушного транспорта
7. Понятие налога и сбора. Функции налогов
8. Понятие и основные характеристики налоговой системы РФ.

По дисциплине «Государственное регулирование воздушного транспорта»:

1. Определения и классификация аэропортов и авиакомпаний
2. Понятие главного оператора аэропорта
3. Организационно - правовые формы авиапредприятий
4. Структура документов ИКАО
5. Коммерческие права и «свободы воздуха»
6. Понятие естественной монополии хозяйствующих субъектов ВТ
7. Лизинг воздушных судов

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

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
Способность использовать основы экономических знаний в различных сферах деятельности (ОК-2).		
Знает: -определения и модели структур хозяйственного механизма (системы управления) авиакомпании и главного оператора аэропорта; -требования к целям авиапредприятия; -методы организацион-	Один этап формирования	Называет основные методы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий. Формулирует требования к целям авиапредприятия. Называет методы организационного проектирования авиапредприятий. Разрабатывает систему

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<p>ного проектирования авиапредприятий.</p> <p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> -формулировать цели и задачи авиапредприятия; -использовать методы организационного проектирования для разработки реальных структур управления авиапредприятий. <p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> -навыками формулирования целей и задач авиапредприятия; -навыками организационного проектирования авиапредприятий. 		<p>целей и задач авиапредприятия.</p> <p>Формирует таблицу сравнительного анализа организационных структур и структур управления авиапредприятий.</p> <p>Разрабатывает предложения по изменению организационной структуры и структуры управления выбранного авиапредприятия.</p> <p>Осуществляет корректировку органограммы выбранного авиапредприятия в условиях организационных изменений.</p>
<p>Способность участвовать в разработке нормативных правовых актов в соответствии с профилем своей профессиональной деятельности (ПК-1)</p>		
<p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> -методы разработки нормативных правовых актов в сфере производственно-хозяйственной (коммерческой) деятельности авиапредприятий в соответствии с профилем своей профессиональной деятельности. <p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> -применять самостоятельно или в коллективе методы разработки локальных нормативных правовых актов, регламентирующих организационную структуру и структуру управления 	<p>Один этап формирования</p>	<p>Формулирует содержание основных нормативных документов, регламентирующих производственно-хозяйственную деятельность авиапредприятий.</p> <p>Умеет применять правовые знания о способах и методах юридической техники при разработке нормативных правовых актов в сфере производственно-хозяйственной (коммерческой) деятельности авиапредприятий</p> <p>Знает основные принципы формирования организационной структуры и структуры</p>

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<p>авиапредприятия, -применять самостоятельно или в коллективе методы разработки нормативных правовых актов, регламентирующих систему производственно-хозяйственной деятельности авиапредприятий</p> <p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> -навыками разработки локальных нормативных правовых актов, регламентирующих формирование и функционирование организационной структуры и структуры управления авиапредприятия, -навыками разработки нормативных правовых актов, регламентирующих систему производственно-хозяйственной деятельности авиапредприятий 		<p>управления авиапредприятий и применяет методы разработки локальных нормативных правовых актов, регламентирующих организационную структуру и структуру управления авиапредприятия.</p> <p>Обосновывает необходимость принятия нормативных актов, регламентирующих систему производственно-хозяйственной деятельности авиапредприятий</p> <p>Сформированы навыки разработки нормативных правовых актов, регламентирующих систему производственно-хозяйственной деятельности авиапредприятий</p>
<p>Способность обеспечивать соблюдение законодательства Российской Федерации субъектами права (ПК-3).</p>		
<p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> -законодательство РФ о стратегическом планировании и организацию системы стратегического планирования авиапредприятий; -величины отраслевых показателей эффективности управления авиапредприятиями и основные факторы, оказывающие на них влияние; -систему коммерческой деятельности авиапредпри- 	<p>Один этап формирования</p>	<p>Объясняет последовательность разработки блок-схемы организации систем стратегического планирования авиакомпании и главного оператора аэропорта.</p> <p>Называет отраслевые показатели эффективности управления авиапредприятиями и основные факторы, оказывающие на них влияние.</p> <p>Называет основные</p>

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
<p>ятий;</p> <p>-систему ценообразования авиакомпании, главного оператора аэропорта.</p> <p>Умеет:</p> <p>-использовать блок-схему системы стратегического планирования с формулировкой целей и задач авиапредприятия;</p> <p>-использовать систему нормативных актов в организации коммерческой деятельности авиапредприятий;</p> <p>-применять выходные документы системы ценообразования авиапредприятия в договорной работе.</p> <p>Владеет:</p> <p>-навыками сравнительного анализа показателей эффективности управления авиапредприятий;</p> <p>-навыками применения нормативных актов в организации коммерческой деятельности авиапредприятий;</p> <p>-навыками применения механизмов ценообразования авиапредприятий в договорной работе.</p>		<p>нормативные документы, регламентирующие коммерческую деятельность авиапредприятий.</p> <p>Называет различия систем ценообразования авиакомпании и главного оператора аэропорта.</p> <p>Разрабатывает предложения по корректировке системы стратегического планирования реального авиапредприятия.</p> <p>Формирует таблицу сравнительного анализа показателей эффективности управления авиапредприятиями и оценивает их динамику.</p> <p>Разрабатывает таблицу плановых показателей коммерческой деятельности авиапредприятия.</p> <p>Обосновывает набор основных показателей, оказывающих воздействие на формирование цен (ставок сборов) и тарифов авиапредприятий</p>

Характеристики шкалы оценивания приведены ниже.

1. Максимальное количество баллов за зачет – 20, минимальное количество баллов («зачтено») –8.

2. При наборе менее 8 баллов – зачет не сдан по причине недостаточного уровня знаний.

3. Зачет выставляется как сумма набранных баллов за ответы на вопросы.

4. Ответы на вопросы 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.

9.6 Типовые контрольные задания для проведения текущего контроля и промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины

9.6.1 Примерный перечень контрольных вопросов для проведения устного опроса

1. Определение и классификация авиапредприятий ИКАО, ИАТА и РФ

2. Основные методы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий
3. Назначение хозяйственного механизма авиапредприятий
4. Назначение каждой из подсистем хозяйственного механизма авиакомпании.
5. Назначение каждой из подсистем хозяйственного механизма главного оператора аэропорта.
6. Какие формы хозяйствования используются авиапредприятиями РФ?
7. Формы владения и управления аэропортами мира и РФ

9.6.1 Примерный перечень тем для докладов

1. Цели, задачи и структура системы транспортного обеспечения авиаперевозок авиакомпании
2. Система стратегического планирования авиакомпании
3. Система стратегического планирования главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии
4. Типы генеральных стратегий авиакомпаний
5. Типы генеральных стратегий главных операторов аэропорта
6. Функциональные стратегии авиакомпании
7. Функциональные стратегии главных операторов аэропортов
8. Показатели эффективности управления авиапредприятий
9. Зависимость показателей эффективности управления авиапредприятий от макроэкономических показателей мира и РФ
10. Основные принципы формирования структур управления
11. Рекомендуемая ИКАО структура управления аэропортом
12. Анализ используемых структур управления авиакомпаниями мира
13. Преимущества и недостатки используемых структур управления авиакомпаниями мира

9.6.3 Примерные задания на разбор конкретных ситуаций (РКС)

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
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	Обслужено пассажиров за 2017 год (млн. пасс.)	16,125	2,011
9	Время работы	круглосуточно	круглосуточно
10	Часовой пояс	UTC+3/+4	UTC +8
11	Метеоминимум	II категория ИКАО	I категория ИКАО

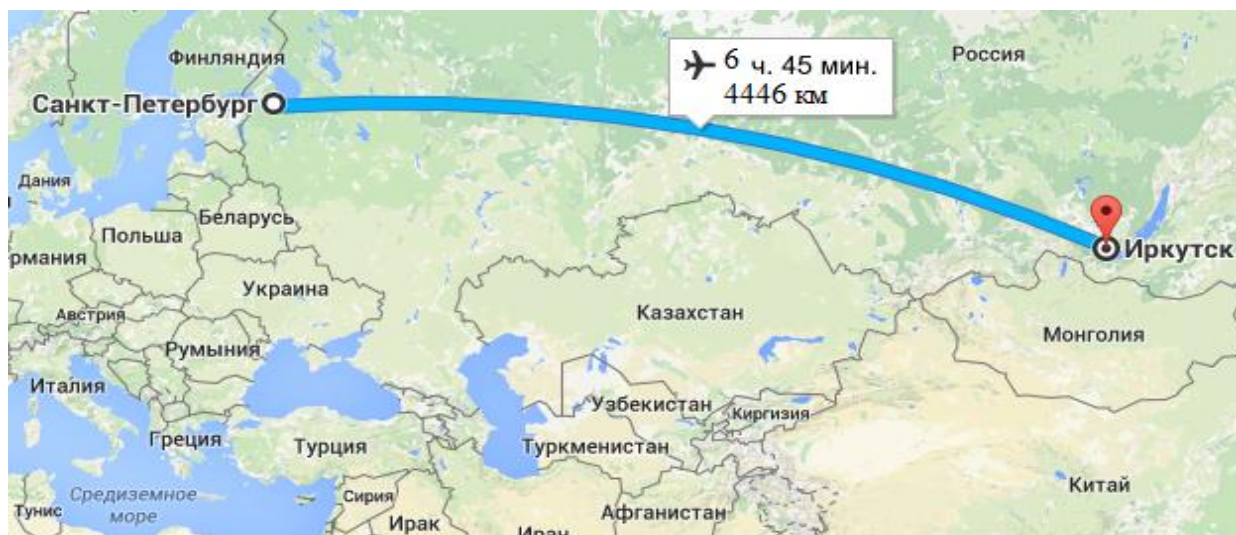


Рисунок 1 – Ортодромия LED – ИКТ

Таблица 2

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

№ п/п	Наименование характеристики	Shanghai Pudong International Airport

№ 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	Обслужено пассажиров за 2016 год (млн. пасс.)	66,0
8	Время работы	круглосуточно
9	Часовой пояс	UTC +8
10	Метеоминимум	III A



Рисунок 2 – Ортодромия ИКТ– PVG

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. 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

4. 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

5. 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.

6. 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.

7. 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) $MR = MC$;

8. 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.

9. 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.

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

11. Цели авиапредприятия должны обладать следующими характерными свойствами: 1) конкретности и измеримости; 2) ориентированности во времени и фиксированности горизонта планирования; 3) достижимости; 4) всеми перечисленными свойствами.

12. 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.

13. 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.

14. 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.

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

16. 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.

17. 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.

18. 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.

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

20. Структуру управления авиакомпанией можно представить двумя уровнями управления. Выделите их. 1) стратегическое планирование и контроль; 2) экологическое планирование; 3) тактическое планирование и оперативное управление.

21. 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 и Р; 5) поддержание заданного уровня долговечности изделий АТ; 6) минимальные трудовые и материальные затраты на ТО и Р.

22. 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.

23. 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.

24. 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).

25. Для решения практических вопросов технико-экономического анализа авиаперевозок, 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?

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

27. 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.

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

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

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

9.6.5 Примерный перечень вопросов для промежуточной аттестации в виде зачета

1. Структура и основные показатели мирового рынка авиатранспортной продукции
2. Модель авиатранспортного предприятия как объекта управления
3. Назначение хозяйственного механизма авиапредприятий
4. Система управления (хозяйственный механизм) авиакомпании, блок – схема структуры, основные подсистемы.
5. Система управления (хозяйственный механизм) главного оператора аэропорта, блок – схема структуры, основные подсистемы.
6. Основные типы рынков воздушных перевозок
7. Конъюнктурообразующие показатели рынков воздушных перевозок
8. Основные методы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий
9. Назначение и структура подсистемы транспортного обеспечения хозяйственного механизма авиакомпании
10. Назначение и структура подсистемы аэропортовой деятельности хозяйственного механизма главного оператора аэропорта
11. Организационно-правовые формы авиатранспортных предприятий.
12. Формы владения и управления аэропортами РФ
13. Блок-схема организации процесса стратегического планирования авиакомпании
14. Последовательность формирования структуры управления авиакомпании
15. Эксплуатационные характеристики аэродромов
16. Коммерческие права и соглашения на эксплуатацию ВЛ («свободы воздуха»)
17. Структура и движение парка ВС авиакомпании
18. Основные производственные показатели главного оператор аэропорта.
19. Основные производственные показатели авиакомпании
20. Рекомендуемая ИКАО структура управления аэропортом.
21. Пропускная способность аэропорта как объект управления.
22. Система технического обслуживания и ремонта воздушных судов авиакомпании (ТО и Р ВС).
23. Система исследования и прогнозирования рынка авиаперевозок.
24. Программа ТО и Р ВС авиакомпании.
25. Система ценообразования авиакомпании.
26. Система ценообразования аэропорта.
27. Структура себестоимости транспортной продукции авиакомпании.

28. Диаграмма краткосрочного равновесия на рынках совершенной и несовершенной конкуренции. Объем транспортной продукции авиакомпании, максимизирующий ее эксплуатационную прибыль

29. Инвестиционные схемы лизинга ВС и их влияние на эффективность управления авиакомпанией.

30. Назначение генерального плана аэропорта. Процесс генерального планирования аэропорта, цели и задачи

10. Методические рекомендации для студентов по изучению дисциплины

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

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 аккуратно и дословно записать. Слушая лекцию, необходимо научиться выделять и фиксировать ее ключевые моменты, записывая их более четко и выделяя каким-либо способом из общего текста.

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

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

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

Практические занятия по дисциплине «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, описанные в п.3 настоящей рабочей программы дисциплины (РПД).

Темы практических занятий заранее сообщаются обучающимся для того, чтобы они имели возможность подготовиться и проработать соответствующие теоретические вопросы дисциплины. В начале каждого

практического занятия преподаватель кратко доводит до обучающихся цель и задачи занятия и обращает внимание обучающихся на наиболее сложные вопросы, относящиеся к изучаемой теме.

В рамках практического занятия обучающиеся обсуждают доклады и дискуссионные вопросы, решают задачи самостоятельно или при помощи преподавателя, а также выполняют тесты. Преподаватель, как правило, выступает в роли консультанта при решении задач, осуществляет контроль полученных обучающимися результатов.

На усмотрение преподавателя (или по желанию обучающегося) к доске во время практического занятия может быть приглашен обучающийся для объяснения решения задачи, доклада по вопросам темы. По итогам практического занятия преподаватель может выставлять в журнал группы полученные обучающимися баллы. В рамках практического занятия могут быть проведены: устный опрос, сплошное или выборочное тестирование, разбор конкретной ситуации.

Отсутствие обучающихся на занятиях или их неактивное участие на них может быть компенсировано самостоятельным выполнением дополнительных заданий и представлением их на проверку преподавателю, выставлением оценки.

В современных условиях перед обучающимися стоит важная задача – научиться работать с массивами информации. Обучающимся необходимо развивать в себе способность и потребность использовать доступные информационные возможности и ресурсы для поиска нового знания и его распространения. Обучающимся необходимо научиться управлять своей исследовательской и познавательной деятельностью в системе «информация – знание – информация». Прежде всего, для достижения этой цели, в вузе организуется самостоятельная работа обучающихся. Кроме того, современное обучение (стандарты, учебные планы) предполагает, что существенную часть времени в освоении учебной дисциплины обучающийся проводит самостоятельно. Принято считать, что такой метод обучения должен способствовать творческому овладению обучающимися специальными знаниями и навыками.

Целью самостоятельной работы обучающихся при изучении учебной дисциплины «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, 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 «Хозяйственный механизм авиапредприятий» 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;

– аналитическая обработка текста;

– подготовка тезисов докладов на практических занятиях;

– работа с компьютерными программами;

– подготовка к сдаче зачета и др.;

в) для формирования умений и навыков:

– решение задач и упражнений по образцу;

- решение ситуационных производственных (профессиональных) задач;
- проектирование и моделирование разных видов и компонентов профессиональной деятельности;
- г) для самопроверки:
 - подготовка доклада;
 - 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;
 - создание материалов презентаций и др.

Следование принципам систематичности и последовательности в самостоятельной работе составляет необходимое условие ее успешного выполнения. Систематичность занятий предполагает равномерное, по возможности, распределение объема работы в течение всего, предусмотренного учебным планом срока овладения данной дисциплиной. Такой подход позволяет избежать дефицита времени, перегрузок, спешки и т. п. в завершающий период изучения дисциплины. Последовательность работы означает преемственность и логику в овладении знаниями по дисциплине. Данный принцип изначально заложен в учебном плане при определении очередности изучения дисциплин. Аналогичный подход применяется при определении последовательности в изучении тем дисциплины.

В процессе изучения дисциплины «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.

Текущий контроль знаний студентов осуществляется в следующих формах:

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

Консультации являются одной из форм руководства работой студентов и оказания им помощи в самостоятельном изучении учебного материала. Они проводятся регулярно в процессе всего периода обучения (по мере возникновения потребности) по предварительной договоренности студентов с лектором (преподавателем) в часы самостоятельной работы и носят в основном индивидуальный характер. При необходимости разъяснения общих

вопросов нескольким или всем обучающимся учебной группы проводятся групповые консультации.

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

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

- включением соответствующих тем в содержание дисциплины;
- знаниях, ранее приобретенных студентами при изучении дисциплин курса, не ниже установленного порогового уровня в РП данных дисциплин.

Рабочая программа дисциплины «Хозяйственный механизм авиапредприятий» разработана в соответствии с требованиями ФГОС ВО по направлению подготовки 40.03.01 «Юриспруденция».

Программа рассмотрена и утверждена на заседании кафедры № 20 «Менеджмента» 14 января 2017 года, протокол № 4.

Разработчик:

д.т.н., доцент



Маслаков В.П.

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

заведующий кафедрой № 20 «Менеджмента»

д.т.н., доцент



Маслаков В.П.

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

Программа согласована:

Руководитель ОПОП

к.ю.н., доцент



Лебедева М.Ю.

Программа одобрена на заседании Учебно-методического совета Университета 15 февраля 2017 года, протокол № 5.

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