

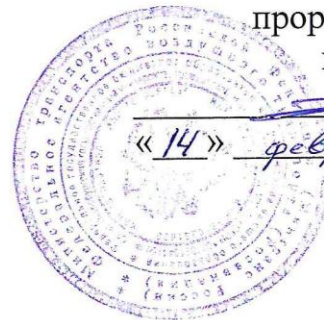
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)  
ФГБОУ ВО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»  
(ФГБОУ ВО СПбГУ ГА)

УТВЕРЖДАЮ

Первый  
проректор – проректор  
по учебной работе

Н.Н. Сухих

2018 года



**РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ**  
**Организация производства на воздушном транспорте**

Направление подготовки  
**25.03.03 Аэронавигация**

Направленность программы (профиль)  
**Организация бизнес-процессов на воздушном транспорте**

Квалификация выпускника  
**бакалавр**

Форма обучения  
**заочная**

Санкт-Петербург  
2018

**Цель освоения дисциплины «Организация производства на воздушном транспорте»** – освоение студентами знаний об основах организации производственных процессов и системной концепции организации производства на воздушном транспорте. Овладение студентами умениями и навыками расчета и оценки основных показателей производственной деятельности авиапредприятий с учетом экологических последствий функционирования авиакомпаний и аэропортов.

Задачами освоения дисциплины являются:

– формирование у обучающихся знаний: производственных структур предприятий воздушного транспорта, организации производственного процесса в пространстве и во времени, научных основ организации авиатранспортного производства, показателей оценки и анализа уровня организации производства;

– приобретение обучающимися умений: анализировать организацию производства как систему научных знаний и области практической деятельности; формулировать конкретные производственные задачи, связанные с перевозкой пассажиров, грузов и почты.

– овладение студентами навыками: составления производственной программы авиакомпании; расчета производственной мощности авиакомпании и потребного количества воздушных судов; расчета интенсивности выполнения полетов аэропорту; расчета размеров технологических зон аэровокзального комплекса.

Дисциплина обеспечивает подготовку выпускника к организационно-управленческому виду профессиональной деятельности.

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

Дисциплина «Организация производства на воздушном транспорте» представляет собой дисциплину, относящуюся к вариативной части блока 3 дисциплин ОПОП ВО прикладного бакалавриата по направлению подготовки 161000 «Аэронавигация», профиль «Организация бизнес-процессов на воздушном транспорте».

Дисциплина «Организация производства на воздушном транспорте» базируется на результатах обучения, полученных при изучении дисциплины «Теория менеджмента».

Дисциплина «Организация производства на воздушном транспорте» является обеспечивающей для дисциплин: «Системный анализ в управлении авиапредприятием».

Дисциплина изучается на 2 курсе.

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

Процесс освоения дисциплины «Организация производства на воздушном транспорте» направлен на формирование следующих компетенций:

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

Перечень и код компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
Уметь выбирать технические средства и технологии с учетом экологических последствий их применения (ПК-6).	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- документы, регламентирующие деятельность основных элементов системы воздушного транспорта;</li> <li>- международное и внутренне законодательство по организации полетов воздушных судов и эксплуатации аэропортов.</li> </ul> <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- релевантно оценивать набор информации о применении правил эксплуатации воздушных судов и наземного оборудования аэропортов.</li> </ul> <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- навыками применения экологических норм при расчете производственной программы авиакомпании и главного оператора аэропорта.</li> </ul>
Способностью разрабатывать оперативные планы работы первичных производственных подразделений (ПК-45)	<p>Знать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- основные системные положения применительно к авиатранспортному производству;</li> <li>- основные особенности производимого отраслью продукта – транспортной услуги.</li> </ul> <p>Уметь:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- формулировать основные задачи для авиатранспортной организации;</li> <li>- определять основное функциональное назначение авиакомпании и аэропорта;</li> <li>- оценивать эффективность деятельности субъектов системы воздушного транспорта.</li> </ul> <p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- навыками работы с документами, регламентирующими деятельность гражданской авиации;</li> <li>- навыками выполнения расчетов производственных показателей авиакомпании и оператора аэропорта;</li> <li>- навыками анализа результатов производственной деятельности авиакомпании и оператора аэропорта.</li> </ul>

#### 4 Объем дисциплины и виды учебной работы

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

Наименование	Всего часов	Курсы
		2
Общая трудоемкость дисциплины	108	108
Контактная работа:	14,5	14,5
лекции	6	6
практические занятия:	6	6
Самостоятельная работа студента	87	87
Контрольные работы	-	-
в том числе контактная работа	-	-
Промежуточная аттестация:	9	9
контактная работа	2,5	2,5
Самостоятельная работа по подготовке к экзамену	6,5	6,5

## 5 Содержание дисциплины

### 5.1 Соотнесения тем (разделов) дисциплины и формируемых в них компетенций

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции		Образовательные технологии	Оценочные средства
		ПК-45	ПК-6		
Тема 1. Научная обоснованность организации производства	8	+		ВК, СРС	Дд
Тема 2. Системная концепция организации производства	8	+		СРС	Дд
Тема 3. Выбор организационной структуры управления	8	+		СРС	Дд
Тема 4. Организационное развитие	8	+		СРС	Т, Дд
Тема 5. Подсистема авиакомпания, производственная сущность	12	+	+	Л, ПЗ, СРС	УО, Дд
Тема 6. Структура системы управления авиакомпанией	12	+	+	Л, ПЗ, СРС	УО, Дд, Т
Тема 7. Производственная программа авиакомпании	11	+	+	Л, КС, СРС	УО, Дд
Тема 8. Формирование производственной программы авиакомпании	12	+	+	КС, СРС	Дд, Т
Тема 9. Подсистема аэропорт, производственная сущность	10	+	+	СРС	Дд
Тема 10. Технологичность производственных отношений подсистемы аэропорт	10	+	+	СРС	Т
Итого по дисциплине	99				
Промежуточная аттестация	9				Э
Итого по дисциплине	108				

Сокращения: Л – лекция, ПЗ – практическое занятие, КС – компьютерная симуляция, СРС – самостоятельная работа студента, УО – устный опрос, Дд – доклад, Т – тестирование, ВК– входной контроль, Э – экзамен.

### 5.2 Темы (разделы) дисциплины и виды занятий

Наименование темы дисциплины	Л	ПЗ	Э	СРС	Всего часов
Тема 1. Научная обоснованность организации производства	–	–		8	8
Тема 2. Системная концепция организации производства	–	–		8	8
Тема 3. Выбор организационной структуры управления	–	–		8	8
Тема 4. Организационное развитие	–	–		8	8
Тема 5. Подсистема авиакомпания, произ-	2	2		8	12

водственная сущность					
Тема 6. Структура системы управления авиакомпанией	2	2		8	12
Тема 7. Производственная программа авиакомпании	2	2		7	11
Тема 8. Формирование производственной программы авиакомпании	–	–		12	12
Тема 9. Подсистема аэропорт, производственная сущность	–	–		10	10
Тема 10. Технологичность производственных отношений подсистемы аэропорт	–	–		10	10
Промежуточная аттестация			9		9
Итого по дисциплине	6	6	9	87	108

### 5.3 Содержание дисциплины

#### Тема 1. Научная обоснованность организации производства

Сущность и функция организации производства. Предмет организации производства как науки. Организационные отношения. Современные теории организации.

#### Тема 2. Системная концепция организации производства

Предприятие системы воздушного транспорта как организационная система. Сущность и цели системного подхода. Основные положения общей теории систем. Схема иерархии уровней организации в производственно-хозяйственной системе.

#### Тема 3. Выбор организационной структуры управления

Типы организационных структур. Органы управления гражданской авиацией Российской Федерации. Организационная структура Федерального авиационного агентства США (FAA). Организационная структура Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA).

#### Тема 4. Организационное развитие

Типы организационного развития. Модели организационного развития. Условия и средства достижения организационного развития. Этапы разработки и внедрения программ организационного развития.

#### Тема 5. Подсистема авиакомпания, производственная сущность

Определение авиационное предприятие. Классификация авиакомпаний по форме собственности. Группы компаний экономические отношения в группе компаний. Понятие холдинг, типы холдинга.

#### Тема 6. Структура системы управления авиакомпанией

Основные функции, выполняемые авиакомпанией. Организационная структура управления целевыми программами. Права, обязанности и ответственность руководителей целевых программ. Функциональная модель организационной структуры авиапредприятия.

#### Тема 7. Производственная программа авиакомпании

Определение – производственная программа. Понятие ассортимент продукции применительно к авиатранспортному производству. Производственная мощность авиакомпании. Основные элементы производственной программы.

### **Тема 8. Формирование производственной программы авиакомпании**

Расчет показателей, на основе детерминированных данных о спросе на перевозки пассажиров. Расчет необходимого количества воздушных судов. Постоянные и переменные расходы авиакомпании. Расчет численности летного и наземного персонала.

### **Тема 9. Подсистема аэропорт, производственная сущность**

Определения: аэропорт, аэродром, оператор аэропорта. Основные задачи аэропортов. Классификация аэропортов по годовому объему пассажирообменных операций и интенсивности движения ВС. Классификация аэропортов принципу построения маршрутной сети.

### **Тема 10. Технологичность производственных отношений подсистемы аэропорт**

Расчет интенсивности полетов в аэропорту – годовая интенсивность, суточная интенсивность, максимальная суточная интенсивность, часовая интенсивность. Расчет максимального количества пассажиров в аэропорту. Расчет необходимых площадей и оборудования технологических зон аэропорта. Расчет пропускной способности аэропорта.

## **5.4 Практические занятия**

Номер темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
5	Практическое занятие № 1. Расчет производственной мощности авиакомпании. Расчет необходимого количества воздушных судов.	2
6	Практическое занятие №2. Расчет численности персонала авиакомпании и расходов на оплату труда.	2
7	Практическое занятие № 3. Работа в аналитической модели «Производственная программа авиакомпании»	2
	Итого по дисциплине	6

## **5.5 Лабораторный практикум**

Лабораторный практикум учебным планом не предусмотрен

## **5.6 Самостоятельная работа студентов**

Номер темы дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
1	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Научная обоснованность организации производства» работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [4,7, 9]. 2. Подготовка доклада.	8

Номер темы дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
2	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Системная концепция организации производства»: работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [4,7, 11]. 2. Подготовка доклада.	8
3	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Выбор организационной структуры управления»: работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [4,7, 11]. 2. Подготовка доклада.	8
4	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Организационное развитие»: работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [4,9,10,11]. 2. Подготовка к тестированию 3. Подготовка доклада	8
5	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Подсистема авиакомпания, производственная сущность»: работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [5,6,8,10]. 2. Подготовка к устному опросу. 3. Подготовка доклада.	8
6	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Структура системы управления авиакомпанией»: работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [5,6,8,10]. 2. Подготовка к устному опросу 3. Подготовка доклада. 4. Подготовка к тестированию.	8
7	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Производственная программа авиакомпании»: работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [4,7, 11]. 2. Подготовка к устному опросу 3. Подготовка доклада.	7
8	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Формирование производственной программы авиакомпании»: работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [5,6,8,10]. 2. Подготовка доклада. 3. Подготовка к тестированию.	12
9	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Подсистема аэропорт, производственная сущность»: работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [4,7, 11]. 2. Подготовка доклада.	10
10	1. Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Расчет пропускной способности аэропорта»: работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [3, 5,6,8,10]. 2. Подготовка к тестированию.	10
	Итого за семестр	87
	Итого по дисциплине	87

## 5.7 Курсовые работы

Курсовые работы (проекты) учебным планом не предусмотрены.

## 6 Учебно-методическое и информационное обеспечение дисциплины

### а) основная литература:

1. **Беляев, В.М. Основы менеджмента на транспорте:** Учеб. для вузов. Допущ. УМО [Текст] / В. М. Беляев, Л. Б. Миротин, А. К. Покровский. - М. : Академия, 2010. - 320с. - ISBN отсутствует. Количество экземпляров 5.

2. **Менеджмент на транспорте:** Учеб.пособ. для вузов. Допущ. Минобр. РФ [Текст] / Громов Н.Н., ред. - 4-е изд., стереотип. - М. : Академия, 2008. - 528с. - ISBN отсутствует. Количество экземпляров 20.

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

### б) дополнительная литература:

4. **Губенко, А.В. Экономика воздушного транспорта:** Учеб. для вузов. Допущ. УМО [Текст] / А. В. Губенко, М. Ю. Смуров, Д. С. Черкашин. - СПб. : Питер, 2009. - 288с. - ISBN 978-5-388-00731-5. Количество экземпляров 331.

5. **Коннор, О.Дж. Искусство системного мышления. Необходимые знания о системах и творческом подходе к решению проблем.** Пер. с англ. [Текст] / Коннор О.Дж., И. Макдермотт. - М. : Альпина, 2012. - 254с. - ISBN отсутствует. Количество экземпляров 11.

6. **Курс экономической теории:** Учеб. для вузов. Реком. Минобр. РФ [Текст] / Чепурин М.Н., ред. - 7-е изд., доп. и перераб. - Киров : АСА, 2010. - 880с. - ISBN отсутствует. Количество экземпляров 20.

7. **Корпоративный менеджмент:** Учеб.пособ. для вузов [Текст] / С. А. Орехов, В. А. Селезнев, Н. В. Тихомирова. - М. : Дашков и К, 2009. - 440с. - ISBN отсутствует. Количество экземпляров 3.

8. **Мильнер Б.З. Теория организации:** Учеб. для вузов. Реком. Минобр. РФ [Текст] / Б. З. Мильнер. - 7-е изд., перераб. и доп. - М. : Инфра-М, 2009. - 864с. - ISBN отсутствует. Количество экземпляров 3.

9. **Орехов С.А. Организация и планирование производства:** Учеб. пособ. для студентов вузов. Допущ. УМО по образ. в обл. производственного менеджмента [Текст] / Ильченко А.Н., ред. - 3-е изд., стер. - М. : Академия, 2010. - 208с. - ISBN 978-5-7695-6711-7. Количество экземпляров 1.

11. **Стерлигова А.Н. Операционный (производственный) менеджмент:** Учеб.пособ. для вузов. Реком. УМО [Текст] / А. Н. Стерлигова, А. В. Фель. - М. : Инфра-М, 2013. - 187с. ISBN отсутствует. Количество экземпляров 10.

### в) программное обеспечение и Интернет-ресурсы:

12. **Универсальная библиотека онлайн** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.biblioclub.ru/>, свободный (дата обращения: 29.03.2018).

13. **Научная электронная библиотека** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.elibrary.ru>, свободный (дата обращения: 29.03.2018).



14. **Информационно-правовая система «Консультант Плюс»** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/> свободный (дата обращения: 29.03.2018).

15. **Сайт Федерального агентства воздушного транспорта** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.favt.ru/>, свободный (дата обращения: 29.03.2018).

16. **Сайт Федерального авиационного агентства США** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.faa.gov/>, свободный (дата обращения: 29.03.2018).

17. **Сайт Европейского агентства авиационной безопасности** [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.easa.europa.eu/>, свободный (дата обращения: 29.03.2018).

## 7 Материально-техническое обеспечение дисциплины

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

## 8 Образовательные и информационные технологии

В процессе преподавания дисциплины «Организация производства на воздушном транспорте» используются классические и интерактивные методы

обучения в форме лекций, практических занятий, а также самостоятельной работы студента.

В рамках изучения дисциплины используются следующие образовательные технологии.

Традиционная лекция составляет основу теоретического обучения в рамках дисциплины «Организация производства на воздушном транспорте» и направлена на систематизированное изложение накопленных и актуальных научных знаний. Лекция предназначена для раскрытия состояния и перспектив развития менеджмента 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.

Входной контроль. Служит выявлению уровня знаний обучающихся, с которыми преподаватель начинает учебную работу. Он используется также перед изучением новой учебной дисциплины или раздела с целью выявления базовых знаний, умений, уровня интереса, имеющегося опыта.

Практические занятия проводятся в интерактивной форме, когда учебный процесс организован таким образом, что практически все обучающиеся оказываются вовлеченными в процесс познания, они имеют возможность понимать и рефлексировать по поводу того, что они знают и о чем думают, при этом активность преподавателя уступает место активности обучаемых – задачей преподавателя становится создание условий для их инициативы. В ходе диалогового обучения студенты учатся критически мыслить, решать проблемы управления организациями на основе анализа обстоятельств и соответствующей информации, взвешивать альтернативные мнения, принимать продуманные решения, участвовать в дискуссиях.

Компьютерные симуляции — это моделирование учебной ситуации и последовательное ее проигрывание с целью решения на компьютере. Симуляции представляют некоторую часть окружающей действительности, они позволяют изучать те аспекты действительности, которые не могут быть изучены другим способом по соображениям безопасности, этики, высокой стоимости, необходимого технического обеспечения или масштаба изучаемого явления. Симуляции помогают наглядно представить абстрактные понятия. Студенты понимают суть изучаемого явления благодаря возможности манипуляции с его параметрами.

Самостоятельная работа студента является составной частью учебной работы и представляет собой планируемую работу студентов, выполняемую по заданию и при методическом руководстве преподавателя, но без его непосредственного участия. Основной целью самостоятельной работы студента является формирование навыка самостоятельного приобретения знаний по некоторым вопросам теоретического курса, закрепление и углубление полученных знаний, самостоятельная работа с периодическими изданиями и научной литературой, в том числе находящимися в глобальных компьютерных сетях. Самостоятельная

работа подразумевает подготовку к лекционным и практическим занятиям, а также выполнение учебных заданий, в том числе и индивидуальных, получаемых студентом у преподавателя после каждого занятия.

Задания, выносимые на самостоятельную работу, выполняются студентами в формах: конспекта; поиска и составления обзоров литературы; выполнения переводов с иностранных языков; написания аналитических докладов; подготовки докладов в форме презентаций; выполнение учебно-исследовательских работ; решения кейсов. Результаты самостоятельной работы студента оформляются как в тетрадях, так и в электронном виде, в том числе в редакторах Word, Excel, PowerPoint, а также на листах формата А4. Контроль за выполнением заданий, выносимых на самостоятельную работу, осуществляет преподаватель. Текущий контроль осуществляется в ходе проверки и анализа отдельных видов самостоятельных работ, выполненных студентами во внеаудиторное время. Промежуточный контроль проводится в виде устных опросов, подготовки сообщений и тестирования. Итоговый контроль проводится в ходе промежуточной аттестации дисциплины «Организация производства на воздушном транспорте» в виде экзамена.

Таким образом, в процессе освоения дисциплины «Организация производства на воздушном транспорте» широко применяются ИТ-методы: учебные мультимедийные материалы с использованием MSOffice (PowerPoint), содержащие гиперссылки, необходимые для перехода к произвольным показам, указанным слайдам в презентации, к различным текстам, фигурам, таблицам, графикам и рисункам в презентации, документам Microsoft Office Word, листам Microsoft Office Excel, локальным или Интернет-ресурсам, а также к сообщениям электронной почты. Данные материалы позволяют сформировать у студентов систему знаний, умений и навыков по методике и технологии использования Интернет-ресурсов в процессе обучения; активизировать на практических занятиях деятельность студентов путем работы в творческих подгруппах по выполнению заданий с использованием MS Office; обеспечить продуктивный и творческий уровень деятельности при выполнении заданий.

Консультации являются одной из форм руководства самостоятельной работой студентов и оказания им помощи в глубоком и всестороннем освоении дисциплины «Организация производства на воздушном транспорте». Во время консультации преподаватель работает со студентами, которые готовят доклады для выступления на практических занятиях и на научно-практической конференции, а также со студентами, самостоятельно решающими в рабочих группах кейсы. Преподаватель разъясняет и обсуждает со студентами теоретические вопросы, которые необходимо раскрыть в докладах, а также рекомендованный ранее библиографический список, правила его оформления, а также оформления докладов, тезисов, презентаций. Преподаватель объясняет студентам практические аспекты функционирования современных организаций, направляя их к оптимальному решению кейсов. Во время консультации преподаватель может ответить студентам на интересующие их вопросы, уточнить и еще раз объяснить пройденный на лекционных и практических занятиях материал. Консультации проводятся регулярно не менее двух раз в неделю в часы свободные от учебных занятий и носят в основном индивидуальный характер.

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

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

Входной контроль предназначен для выявления уровня усвоения компетенций студентами на предшествующих дисциплинах, который обеспечивает успешное изучение данной дисциплины. Входной контроль осуществляется по вопросам, на которых базируется дисциплина «Организация производства на воздушном транспорте».

Текущий контроль успеваемости обучающихся включает устные опросы, письменную аудиторную работу, подготовку сообщений и тест, а также задания, выдаваемые на самостоятельную работу по темам дисциплины. Устный опрос проводится на практических занятиях в течение не более 10 минут с целью контроля усвоения теоретического материала, излагаемого на лекции. Перечень вопросов определяется уровнем подготовки учебной группы, а также индивидуальными особенностями обучающихся. Тест проводится по темам в соответствии с данной программой и предназначен для проверки обучающихся на предмет освоения материала предыдущей лекции. Контроль выполнения задания, выдаваемого на самостоятельную работу, преследует собой цель своевременного выявления плохо усвоенного материала дисциплины для последующей корректировки или организации обязательной консультации. Проверка выданного задания производится не реже чем один раз в две недели.

Промежуточная аттестация по итогам освоения дисциплины проводится в виде экзамена в 3 семестре. Экзамен позволяет оценить уровень освоения компетенций за весь период изучения дисциплины. Экзамен предполагает ответы на 2 теоретических вопроса из перечня вопросов и решения задачи. К моменту сдачи экзамена должны быть благополучно пройдены предыдущие формы контроля. Методика формирования результирующей оценки в обязательном порядке учитывает активность студентов на занятиях, посещаемость занятий, оценки за практические работы, выполнение самостоятельных заданий.

### 9.1. Балльно-рейтинговая оценка текущего контроля успеваемости и знаний студентов

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

Вид промежуточной аттестации – экзамен (3 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		
<b>Контактные виды занятий</b>				
Аудиторные занятия				

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

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

В процессе преподавания дисциплины «Организация производства на воздушном транспорте» для текущей аттестации обучающихся используются следующие формы:

- индивидуальный или групповой устный опрос;
- подготовленные сообщения (доклады);
- тесты.

Устный опрос средство контроля усвоения учебного материала темы, раздела или разделов дисциплины, организованное как учебное занятие в виде собеседования преподавателя с обучающимися.

Тестирование система стандартизированных заданий, позволяющая автоматизировать процедуру измерения уровня знаний и умений обучающегося.

Доклад продукт самостоятельной работы студента, представляющий собой публичное выступление по представлению полученных результатов решения определенной учебно-практической, учебно-исследовательской и научной темы.

По итогам освоения дисциплины проводится промежуточная аттестация обучающихся в форме экзамена в третьем семестре.

Основными документами, регламентирующими порядок организации и проведения текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации студентов, обучающихся в ГУГА являются: Устав СПбГУГА, учебная программа по соответствующему направлению подготовки бакалавров, 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 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 сообщениями и с результатами выполненных заданий, в том числе в форме презентаций;
- оценка защиты выполненных заданий;
- оценка прохождения теста.

Сроки промежуточной аттестации определяются графиком учебного процесса. По дисциплине «Организация производства на воздушном транспорте» предусмотрен экзамен.

Зачет проводится в форме устного ответа на 2 вопроса из приведенного ниже списка и решения практической задачи.

### **9.3 Темы курсовых работ (проектов) по дисциплине**

В учебном плане рефератов и курсовых работ не предусмотрено.

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

1. Функции менеджмента
2. Классификация видов планирования
3. Схема взаимодействия системы управления и объекта управления
4. Понятие производительности и рентабельности производства
5. Понятие оборотные и необоротные активы предприятия

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

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
Уметь выбирать технические средства и технологии с учетом экологических последствий их применения (ПК-6)		
Знает: -документы, регламентирующие деятельность основных элементов системы воздушного транспорта; - международное и внутренне законодательство по организации полетов воздушных судов и эксплуатации аэропортов.	1 этап формирования	Перечисляет документы составляющие основу эксплуатационной деятельности авиакомпании и главного оператора аэропорта.
	2 этап формирования	Устанавливает приоритеты для документов, формирующих принципы и методы организации авиатранспортного производства
Умеет: - релевантно оценивать набор информации о применении правил эксплуатации воздушных судов и наземного оборудования аэропортов.	1 этап формирования	Подготавливает репрезентативные сообщения по темам, посвященным формированию производственных программ авиакомпании и главного оператора аэропорта.
	2 этап формирования	Производит подготовку показателей для оценки их динамики с использованием имитационной модели.
Владеет: - навыками применения экологических норм при расчете производственной программы авиакомпании и главного оператора аэропорта.	1 этап формирования	Моделирует операционную деятельность авиакомпании с учетом экологических норм эксплуатации воздушных судов. Моделирует операционную деятельность главного оператора аэропорта с учетом экологических норм эксплуатации аэродрома.
	2 этап формирования	Сопоставляет результаты моделирования операционной деятельности авиакомпании и главного оператора аэропорта.
Способностью разрабатывать оперативные планы работы первичных производственных подразделений (ПК-45)		
Знает: - основные системные положения применительно к авиатранспортному производству; - основные особенности производимого отраслью продукта – транспортной услуги.	1 этап формирования	Описывает теорию управления организацией. Воспроизводит теоретические положения, на которых базируется наука управления организацией. Объясняет современные теории организации.
	2 этап формирования	Выражает основы теории управления организацией. Демонстрирует знания теоретических положений на которых базируется наука управления организацией. Отличает современные теории

Критерии	Этапы формирования компетенций	Показатели оценивания компетенций
		организации.
<p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- формулировать основные задачи для авиатранспортной организации;</li> <li>- определять основное функциональное назначение авиакомпании и аэропорта;</li> <li>- оценивать эффективность деятельности субъектов системы воздушного транспорта.</li> </ul>	1 этап формирования	<p>Подготавливает списки мероприятий в их календарной соподчиненности.</p> <p>Использует иерархию целей организации.</p> <p>Производит анализ значимости мероприятий для включения их в планы.</p>
	2 этап формирования	<p>Использует списки мероприятий в их календарной соподчиненности.</p> <p>Демонстрирует навыки формирования иерархии целей организации.</p> <p>Выбирает методы анализа значимости мероприятий для включения их в планы.</p>
<p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- навыками работы с документами, регламентирующими деятельность гражданской авиации;</li> <li>- навыками выполнения расчетов производственных показателей авиакомпании и оператора аэропорта;</li> <li>- навыками анализа результатов производственной деятельности авиакомпании и оператора аэропорта.</li> </ul>	1 этап формирования	<p>Анализирует авиатранспортное производство с помощью имитационной модели.</p> <p>Обосновывает навыки принятия управленческих решений по результатам моделирования.</p> <p>Производит формирование отчета по результатам выполненных исследований.</p>
	2 этап формирования	<p>Объясняет с помощью модели функционирование авиатранспортного производства.</p> <p>Дает оценку принимаемым решениям по результатам моделирования.</p> <p>Подготавливает отчет по результатам моделирования.</p>

Характеристики шкалы оценивания приведены ниже.

1. Максимальное количество баллов за экзамен – 30. Минимальное (зачетное) количество баллов («экзамен сдан») – 15 баллов.

2. При наборе менее 15 баллов – экзамен не сдан по причине недостаточного уровня знаний.

3. Экзаменационная оценка выставляется как сумма набранных баллов за ответы на вопросы билета и за решение задачи.

4. Ответы на вопросы билета оцениваются следующим образом:

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

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



- *3 балла*: нет удовлетворительного ответа на вопрос, много наводящих вопросов, отсутствие ответов по основным положениям вопроса, незнание лекционного материала;
- *4 балла*: ответ удовлетворительный, оценивается как минимально необходимые знания по вопросу, при этом показано хотя бы минимальное знание всех разделов вопроса в пределах лекционного материала. При этом студентом демонстрируется достаточный объем знаний в рамках образовательного стандарта;
- *5 баллов*: ответ удовлетворительный, достаточные знания в объеме учебной программы, ориентированные на воспроизведение; использование научной (технической) терминологии, стилистически грамотное, логически правильное изложение ответа на вопросы, умение делать выводы;
- *6 баллов*: ответ удовлетворительный, студент достаточно ориентируется в основных аспектах вопроса, студент демонстрирует полные и систематизированные знания в объеме учебной программы;
- *7 баллов*: ответ хороший (достаточное знание материала), но требовались наводящие вопросы, студент демонстрирует систематизированные, глубокие и полные знания по всем разделам учебной программы;
- *8 баллов*: ответ хороший, ответом достаточно охвачены все разделы вопроса, единичные наводящие вопросы; студент демонстрирует способность самостоятельно решать сложные проблемы в рамках учебной программы;
- *9 баллов*: систематизированные, глубокие и полные знания по всем разделам учебной программы; студент демонстрирует способность самостоятельно и творчески решать сложные проблемы в нестандартной ситуации в рамках учебной программы;
- *10 баллов*: ответ на вопрос полный, не было необходимости в дополнительных (наводящих вопросах); студент демонстрирует систематизированные, глубокие и полные знания по всем разделам учебной программы, а также по основным вопросам, выходящим за ее пределы.

5. Решение задачи оценивается так:

- *10 баллов*: задание выполнено на 91-100 %, решение и ответ аккуратно оформлены, выводы обоснованы, дана правильная и полная интерпретация выводов, студент аргументированно обосновывает свою точку зрения, уверенно и правильно отвечает на вопросы преподавателя;
- *9 баллов*: задание выполнено на 86-90 %, решение и ответ аккуратно оформлены, выводы обоснованы, дана правильная и полная интерпретация выводов, студент аргументированно обосновывает свою точку зрения, правильно отвечает на вопросы преподавателя;
- *8 баллов*: задание выполнено на 81-85 %, ход решения правильный, незначительные погрешности в оформлении; правильная, но не полная интерпретация выводов, студент дает правильные, но не полные ответы на вопросы преподавателя, испытывает некоторые затруднения в интерпретации полученных выводов;
- *7 баллов*: задание выполнено на 74-80 %, ход решения правильный, значительные погрешности в оформлении; правильная, но не полная интерпретация выводов, студент дает правильные, но не полные ответы на вопросы пре-

подавателя, испытывает определенные затруднения в интерпретации полученных выводов;

– *6 баллов*: задание выполнено на 66-75 %, подход к решению правильный, есть ошибки, оформление с незначительными погрешностями, неполная интерпретация выводов, не все ответы на вопросы преподавателя правильные, не способен интерпретировать полученные выводы;

– *5 баллов*: задание выполнено на 60-65 %, подход к решению правильный, есть ошибки, значительные погрешности при оформлении, не полная интерпретация выводов, не все ответы на вопросы преподавателя правильные, не способен интерпретировать полученные выводы;

– *4 балла*: задание выполнено на 55-59 %, подход к решению правильный, есть ошибки, значительные погрешности при оформлении, не полная интерпретация выводов, не все ответы на вопросы преподавателя правильные, не способен интерпретировать полученные выводы;

– *3 балла*: задание выполнено на 41-54 %, решение содержит грубые ошибки, неаккуратное оформление работы, неправильная интерпретация выводов, студент дает неправильные ответы на вопросы преподавателя;

– *2 балла*: задание выполнено на 20-40 %, решение содержит грубые ошибки, неаккуратное оформление работы, выводы отсутствуют; не может прокомментировать ход решения задачи, дает неправильные ответы на вопросы преподавателя;

– *1 балл*: задание выполнено не менее, чем на 20 %, решение содержит грубые ошибки, студент не может прокомментировать ход решения задачи, не способен сформулировать выводы по работе.

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

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

1. Сущность и функции организации производства.
2. Раскрыть понятие социально-экономическая организация.
3. Общая теория систем – виды систем.
4. Система воздушного транспорта (раскрыть понятие)
5. Системный подход его значимость для организации.
6. Дать основные определения – организационная структура, звено управления, степень управления
7. Линейные и функциональные структуры управления их достоинства и недостатки.
8. Типы дивизиональных структур управления их достоинства и недостатки.
9. Органы управления гражданской авиацией РФ.
10. Органы управления гражданской авиаций в США и Европе
12. Основные функции, выполняемые авиакомпанией.
13. Функциональная модель организационной структуры авиапредприятия

14. Расчет производственной мощности авиакомпании
15. Расчет необходимого количества воздушных судов на основании данных о спросе на перевозку
16. Состав постоянных расходов авиакомпании.
17. Прямые эксплуатационные расходы авиакомпании.
18. Расчет численности летного и наземного персонала.
19. Основные определения – аэропорт, аэродром, оператор аэропорта.
20. Классификация аэропортов по годовому объему пассажирообменных операций и интенсивности движения воздушных судов.
21. Классификация аэропортов по типу построения маршрутной сети.
22. Расчет интенсивности полетов в аэропорту.
23. Состав технологических зон аэропорта.
38. Расчет пропускной способности аэропорта.
39. Документы, регламентирующие расчеты интенсивности полетов и размеров зон аэропорта.

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

1. Трехединица сущности понятие организация.
2. Другие формулировки понятия социально-экономическая организация.
3. Что такое тектология, основоположник тектологии?
4. Что такое энвироника, главный теоретик этого направления в науке управления?
5. Причины роста энтропии в системе воздушного транспорта
6. В чем причина конфликтности матричной структуры управления?
7. Возможно ли построение долгосрочных матричных структур управления.
8. Типы организационного развития.
9. Модели организационного развития
10. Этапы организационного развития применительно к авиакомпаниям РФ.
11. Назначение моделей организационного развития.
12. Авиакомпании, лидеры авиатранспортного производства
13. Основные показатели отрасли
14. Назначение отдельных структурных подразделений авиакомпании.
15. Назначение отдельных структурных подразделений аэропорта.
16. Что такое ассортимент и номенклатура товара применительно к авиатранспортному производству
17. Анализ показателей производственной деятельности авиакомпании в открытых источниках, пригодных для анализа.

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

Тест 1

Функция управления это:

- 1) набор управленческих операций для достижения цели организации;
- 2) инструмент для реализации целей предприятия;
- 3) вид деятельности, основанный на разделении и кооперации.

Тест 2

Организация это:

- 1) состав, специализация, взаимосвязь и соподчиненность самостоятельных подразделений;
- 2) пространственно-временная структура производственных факторов;
- 3) обособленное подразделение со строго очерченными функциями.

Тест 3

Ступень управления это:

- 1) иерархическая единица в цепи управления;
- 2) обособленное подразделение;
- 3) совокупность звеньев, находящихся на определенном уровне иерархии управления.

Тест 4

Достоинством линейно-функциональной организационной структуры является:

- 1) разгрузка высших руководителей;
- 2) способность быстрее реагировать на изменение условий конкуренции;
- 3) жесткая система единоначалия, быстрая реакция исполнительных подразделений на указания вышестоящих.

Тест 5.

Недостатком линейно-функциональной организационной структуры является:

- 1) тенденции у чрезмерной централизации управления;
- 2) малая гибкость и приспособляемость к изменению ситуации;
- 3) увеличение затрат.

Тест 6.

Достоинством линейно-штабной структуры является:

- 1) способность более эффективно решать проблемы, связанные с особенностями социально-экономической среды региона;
- 2) разгрузка высших руководителей, глубокая проработка стратегических вопросов;
- 3) возможность снижения расходов и повышения эффективности.

Тест 7

Достоинством дивизионально-региональной структуры является:

- 1) способность эффективно решать проблемы, связанные с особенностями социально-экономической среды региона;
- 2) возможность снижения расходов и повышения эффективности использования ресурсов;
- 3) Возможность глубокого изучения особенностей обслуживаемых ими потребителей.

Тест 8

Недостатками дивизиональной организационной структуры, ориентированной на потребителя является:

- 1) необходимость постоянного контроля за соотношением ресурсов, выделяемых подразделениям;
- 2) относительная специализация на обслуживаемом потребителе;
- 3) увеличение затрат вследствие дублирования одних и тех же видов работ

Тест 9

Достоинством матричной организационной структуры является:

- 1) способность быстрее реагировать на изменение условий конкуренции, технологии и покупательского спроса;
- 2) возможность снижения расходов и повышения эффективности использования ресурсов;
- 3) разгрузка высших руководителей, глубокая проработка стратегических вопросов.

Тест 10

По объектам вложений инвестиции можно классифицировать:

- 1) капитальные вложения
- 2) человеческий капитал
- 3) некапитальные вложения
- 4) финансовые средства

Тест 11

Финансовые инструменты инвестирования бывают:

- 1) первичные;
- 2) условные;
- 3) спекулятивные
- 4) хеджерские

Тест 12

Инвестиционные риски делятся

- 1) страновые и региональные;
- 2) общеотраслевые и экологические
- 3) специфические и неспецифические.

Тест 13

Укажите правильную последовательность составления бюджета:

- 1) планирование расходов – постановка финансовых целей – оценка доходов;
- 2) постановка финансовых целей – планирование расходов – оценка доходов;
- 3) постановка финансовых целей – оценка доходов – планирование расходов.

Тест 14

Какие бывают виды бюджетов в целом:

- 1) государственный бюджет;
- 2) бюджет доходов и расходов;
- 3) семейный бюджет;
- 4) бюджет движения денежных средств;
- 5) личный бюджет
- 6) прогнозный баланс

Тест 15

По форме собственности авиакомпании подразделяются на:

- 1) государственные;
- 2) акционерные;
- 3) частные;
- 4) федеральные;
- 5) корпоративные.

Тест 16.

Для расчета необходимого количества воздушных судов, обеспечивающих выполнение производственной программы нужно иметь информацию:

- 1) о спросе на перевозку;

- 2) о регионе, в котором осуществляются перевозки;
- 3) о расстоянии, на которое будет выполняться перевозка;

Тест 17

Выбор воздушного судна, для выполнения перевозок пассажиров, осуществляется на основании данных:

- 1) о валовом региональном продукте;
- 2) о среднедушевых доходах населения
- 3) о расстоянии перевозки.

Тест 18

Расчет количества воздушных судов для реализации производственной программы выполняется после расчетов:

- 1) суточной интенсивности полетов;
- 2) коэффициента использования воздушных судов;
- 3) ежедневного спроса на перевозку.

Тест 19

Коэффициент использование воздушных судов показывает:

- 1) количество пассажиров перевезенных за сутки на одном самолете;
- 2) количество рейсов, выполняемых одним самолетом в течение суток;
- 3) процент занятости пассажирских кресел в самолете.

Тест 20

В состав постоянных расходов авиакомпании входят следующие расходы:

- 1) аэропортовые сборы за пользование аэродромом;
- 2) расходы на аэронавигационное обеспечение;
- 3) расходы по обслуживанию долга.

Тест 21

В состав постоянных расходов авиакомпании входят следующие расходы:

- 1) амортизация;
- 2) расходы на обеспечение авиационной безопасности;
- 3) расходы на техническое обслуживание и ремонт;
- 4) расходы по оплате труда наземного и административного персонала.

Тест 22

Базовой единицей расчета стоимости обслуживания по обеспечению авиационной безопасности является:

- 1) количество пассажиров;
- 2) количество топлива, заправленного в самолет;
- 3) максимальный взлетный вес воздушного судна.

Тест 23

Для расчета суммы платежей за аэронавигационное обеспечение полета по воздушной трассе учитывается:

- 1) количество пассажиров;
- 2) крейсерская скорость воздушного судна;
- 3) длина воздушной трассы;
- 4) максимальный взлетный вес воздушного судна.

Тест 24

Для расчета суммы платежей за аэронавигационное обеспечение полета в зоне аэропорта учитывается:

- 1) количество пассажиров;

- 2) время захода на посадку;
- 3) крейсерская скорость воздушного судна;
- 4) максимальный взлетный вес воздушного судна.

Тест 25

Для расчета суммы платежей за обслуживание пассажиров учитывается:

- 1) максимальный взлетный вес воздушного судна;
- 2) коэффициент занятости кресел;
- 3) количество вылетающих пассажиров.

Тест 26

Аэропортовые сборы за пользование аэровокзалом начисляются:

- 1) только на вылетающих пассажиров;
- 2) только на прибывших пассажиров;
- 3) на прибывших и вылетающих пассажиров.

Тест 27

Расчет точки безубыточности в натуральном выражении означает:

- 1) величину расходов, при которой наступает балансовое равновесие;
- 2) объем производства, при котором прибыль будет равна нулю;
- 3) величина выручки, при которой прибыль будет равна нулю.

Тест 28

Расчет точки безубыточности в денежном выражении означает:

- 1) объем доходов, при котором наступает балансовое равновесие;
- 2) величина общей себестоимости всех произведенных товаров;
- 3) величина выручки, при которой прибыль будет равна нулю.

Тест 29

Для расчета среднесуточной интенсивности движения воздушных судов нужны данные о: (отметить не нужный показатель)

- 1) количестве типов ВС;
- 2) доли перевозки каждым типом ВС;
- 3) количестве пассажирских кресел в воздушном судне;
- 4) коэффициенте занятости пассажирских кресел

Тест 30

Аэропорты с годовым объемом пассажирообменных операций 4–7 миллиона человек относятся:

- 1) к первому классу;
- 2) ко второму классу;
- 3) к третьему классу;
- 4) к четвертому классу.

Тест 31

Аэропорты с суммарной интенсивность взлетов и посадок 50–40 тысяч в год относятся:

- 1) к первому классу;
- 2) ко второму классу;
- 3) к третьему классу;
- 4) к четвертому классу.

Тест 32

Аэропорты с годовым объемом перевозок более 10 миллионов человек относятся к:

- 1) аэропортам супер класса;
- 2) мажоритарным аэропортам;
- 3) внеклассовые аэропортам;
- 4) неклассифицированным аэропортам.

Тест 33

Аэропорты с годовым объемом перевозок 0,1 миллионов человек относятся к:

- 1) аэропортам местных воздушных линий;
- 2) миноритарным аэропортам;
- 3) внеклассовые аэропортам;
- 4) неклассифицированным аэропортам.

Тест 34

По принципу построения маршрутной сети аэропорты подразделяются на:

- 1) Федеральные и местные;
- 2) международные и региональные;
- 3) узловые и неузловые.

Тест 35

Документом ИАТА, регламентирующим порядок расчета пропускной способности аэропорта по операционным зонам является:

- 1) WSG;
- 2) DSP руководство;
- 3) ADRM;
- 4) PSCRM

Тест 36

Для расчета максимального количества пассажиров, обслуживаемых течение одного часа нужен показатель:

- 1) максимальной летней часовой интенсивности полетов;
- 2) максимальной часовой интенсивности движения воздушных судов;
- 3) коэффициента часовой неравномерности движения воздушных судов.

Тест 37

Организационная структура персонала – это:

- 1) отражение управленческих функций между руководством и отдельными подразделениями;
- 2) определение количественного и профессионального состава персонала;
- 3) состав и соподчиненность взаимосвязанных звеньев в управлении.

Тест 38

Система целей, реализовывающих потребности персонала содержит следующие цели:

- 1) цели обеспечения социальной безопасности;
- 2) монетарные цели;
- 3) цели построения профессиональной карьеры;
- 4) цели самореализации;
- 5) социально-психологические цели.

Тест 39

Модели управления персоналом актуальные в настоящее время:

- 1) исполнительская, мотивационная, творческая;
- 2) административная, инициативная, лидерская;
- 3) технократическая, экономическая, современная.



## Тест 40

Патернализм в управлении персоналом означает:

- 1) крайнюю степень выражения противоречий;
- 2) жесткую регламентацию поведения со стороны администрации;
- 3) защиту интересов субъектов трудовых отношений.

### **Контрольные вопросы промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины**

1. Сущность и функции организации производства.
2. Раскрыть понятие социально-экономическая организация.
3. Раскрыть понятие организационные отношения.
4. Современные теории организации.
5. Сущность и цели системного подхода
6. Основные положения общей теории систем
7. Общая теория систем – виды систем.
8. Система воздушного транспорта (раскрыть понятие)
3. Иерархии уровней организации
9. Системный подход его значимость для организации.
10. Дать основные определения – организационная структура, звено управления, ступень управления
11. Что такое департаментализация?
12. Основные законы рациональной организации
13. Линейные и функциональные структуры управления их достоинства и недостатки.
14. Типы дивизиональных структур управления их достоинства и недостатки.
15. Структура управления группой авиакомпаний.
16. Органы управления гражданской авиацией РФ.
17. Органы управления гражданской авиаций в США и Европе
18. Типы организационного развития.
19. Модели организационного развития.
20. Классификация авиакомпаний.
21. Группы авиакомпаний, экономические отношения в группе авиакомпаний.
22. Понятие холдинг, типы холдинга.
23. Основные функции, выполняемые авиакомпанией.
24. Функциональная модель организационной структуры авиапредприятия
25. Целевое управление авиапредприятием
26. Организационная структура управления целевыми программами
27. Права, обязанности и ответственность руководителей целевых программ
28. Производственная программа авиакомпании
29. Расчет производственной мощности авиакомпании
30. Расчет необходимого количества воздушных судов на основании данных о спросе на перевозку
31. Состав постоянных расходов авиакомпании.

32. Прямые эксплуатационные расходы авиакомпании.
33. Расчет численности летного и наземного персонала.
34. Расходная и доходная ставки
35. Основные определения – аэропорт, аэродром, оператор аэропорта.
36. Классификация аэропортов по годовому объему пассажирообменных операций и интенсивности движения воздушных судов.
37. Классификация аэропортов по типу построения маршрутной сети.
38. Расчет интенсивности полетов в аэропорту.
39. Состав технологических зон аэропорта.
40. Расчет пропускной способности аэропорта.
41. Расчет необходимых размеров технологических зон аэропорта для пассажиров на вылет.
42. Расчет необходимых размеров технологических зон аэропорта для пассажиров на прибытие.
43. Документы, регламентирующие расчеты интенсивности полетов и размеров зон аэропорта.

### **Типовые задачи к экзамену для проведения промежуточного контроля по дисциплине**

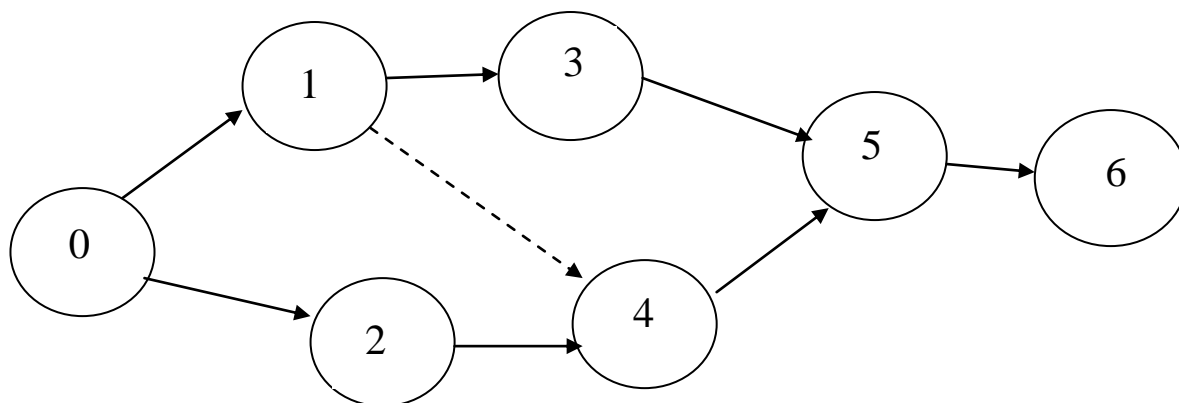
1. Рассчитать необходимый объем заправки топливом воздушного судна на основе имеющихся данных:
  - длина воздушной трассы;
  - крейсерская скорость воздушного судна;
  - часовой расход топлива.
  
2. Рассчитать предельную коммерческую загрузку воздушного судна на основе имеющихся данных:
  - максимальный взлетный вес воздушного судна;
  - вес конструкции воздушного судна;
  - вес технической аптечки;
  - вес бортового питания;
  - размер заправки топливом.
  
3. Рассчитать предельную коммерческую загрузку воздушного судна на основе имеющихся данных:
  - максимальный взлетный вес воздушного судна;
  - вес конструкции воздушного судна;
  - вес технической аптечки;
  - вес бортового питания;
  - длина воздушной трассы;
  - крейсерская скорость воздушного судна;
  - часовой расход топлива.
  
4. Рассчитать «свободный тоннаж» коммерческой загрузки воздушного судна (зимой/летом) на основе имеющихся данных:
  - максимальный взлетный вес воздушного судна;

- вес конструкции воздушного судна;
- вес технической аптечки;
- вес бортового питания;
- размер заправки топливом,
- вес багажа;
- количество пассажиров.

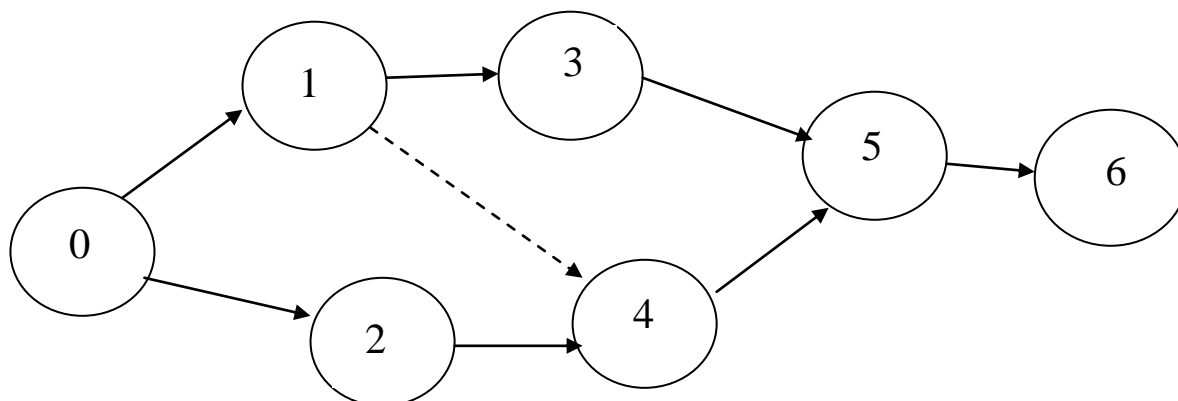
5. Рассчитать регулярность выполнения полетов (%) на основе имеющихся данных:

- количество рейсов, выполненных по расписанию;
- количество задержанных рейсов.

6. Рассчитать параметры событий сетевого графика начертить критический путь по представленной топологии, и известным параметрам работ.



7. Длину критического пути сетевого график по топологии, и известным параметрам работ.



8. Рассчитать пропускную способность аэропорта по количеству перевезенных пассажиров в год на основании данных:

- среднее планируемое количество пассажиров на один самолет;
- пропускная способность аэродрома (взлетов посадок самолетов в час);
- время работы аэропорта в сутки;

- коэффициент суточной неравномерности движения воздушных судов;
- коэффициент часовой неравномерности движения.

9. На основании требования нормативных документов рассчитать количество стоек регистрации и площадь зоны регистрации, при известном количестве вылетающих пассажиров в аэропорту.

10. На основании требования нормативных документов рассчитать количество интроскопов и площадь зоны предполетного досмотра, при известном количестве вылетающих пассажиров в аэропорту.

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

Изучение дисциплины «Организация производства на воздушном транспорте» обучающимися организуется в виде лекций, практических занятий и самостоятельной работы. Продолжительность изучения дисциплины – один семестр. Уровень и качество знаний обучающихся оцениваются по результатам текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины в виде экзамена.

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

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

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

В ходе изучения дисциплины «Организация производства на воздушном транспорте» 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 проблем-

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

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

Практические занятия по дисциплине «Организация производства на воздушном транспорте» проводятся в соответствии с учебно-тематическим 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 начальные практические умения и навыки, описанные в п. 3.

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 и кейсы самостоятельно или при помощи преподавателя, а также выполняют тесты. Преподаватель, как правило, высту-

пает в роли консультанта при решении задач и кейсов, 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, кейса, доклада по вопросам темы. По итогам практического занятия преподаватель может выставлять в журнал группы полученные обучающимися баллы. В рамках практического занятия могут быть проведены: контрольный опрос, сплошное или выборочное тестирование, проверочная работа и т. п.

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

В современных условиях перед обучающимися стоит важная задача – научиться работать с массивами информации. Обучающимся необходимо развивать в себе способность и потребность использовать доступные информационные возможности и ресурсы для поиска нового знания и его распространения. 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 «Организация производства на воздушном транспорте» 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 прохождению промежуточной аттестации, предполагающая интеграцию и систематизацию всех полученных при изучении учебной дисциплины знаний.

Текущий контроль знаний студентов осуществляется в следующих формах:

- по итогам работы на практических занятиях;
- итоги тестирования;
- выполнение самостоятельной работы.

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

- включение соответствующих тем в содержание дисциплины,
- в курсе учитывается подготовка, полученная студентами в рамках дисциплины «Теория менеджмента».

Рабочая программа составлена в соответствии с требованиями ФГОС ВПО по направлению подготовки 161000 «Аэронавигация».

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

Разработчик:

К.Т.Н., доцент

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

Жуков В.Е.

Заведующий кафедрой № 20

Д.Т.Н., доцент

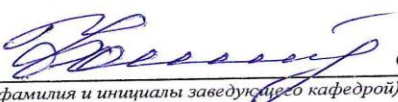
  
(ученая степень, ученое звание, фамилия и инициалы разработчиков)

Маслаков В.П.

Программа согласована:

Руководитель ОПОП

К.Э.Н., доцент

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

Фомина И.А.

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