



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

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

УТВЕРЖДАЮ

Ректор

Ю.Ю. Михальчевский

17 06 2021 г.

М.П.



**ПРОГРАММА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИТОГОВОЙ
АТТЕСТАЦИИ**

Направление подготовки
38.03.02 Менеджмент

Профиль
Менеджмент на воздушном транспорте

Квалификация выпускника
бакалавр

Форма обучения
очная

Санкт-Петербург
2021

1. Цели и задачи государственной итоговой аттестации

Целью государственной итоговой аттестации является определение соответствия результатов освоения обучающимися основной профессиональной образовательной программы соответствующим требованиям федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по направлению подготовки 38.03.02 «Менеджмент» бакалавриат, профилю «Менеджмент на воздушном транспорте».

Типы профессиональной деятельности, к которым готовятся выпускники, освоившие программу бакалавриата:

- организационно-управленческая
- информационно-аналитическая;
- предпринимательская.

Задачами государственной итоговой аттестации являются:

1 Проверка результатов освоения образовательной программы – уровня сформированности компетенций выпускников, установленных федеральным государственным образовательным стандартом по направлению подготовки 38.03.02 «Менеджмент», бакалавриат, профилю «Менеджмент на воздушном транспорте», утвержденному приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации № 970 от «12» августа 2020 г. и компетенций обучающихся с учетом профиля подготовки.

Категория (группа) универсальных компетенций	Код и наименование универсальных компетенций	Код и наименование индикатора достижения универсальной компетенции
Системное и критическое мышление	УК-1. Способен осуществлять поиск, критический анализ и синтез информации, применять системный подход для решения поставленных задач	ИД _{УК1} ¹ . Определяет достоверность полученной информации об объекте.
		ИД _{УК1} ² Формулирует и анализирует познавательное противоречие на основе: целостности объекта; выявления механизмов его функционирования и многообразных связей во внутренней и внешней среде объекта.
		ИД _{УК1} ³ Разрабатывает и оценивает возможные способы решения познавательного противоречия, выбирает из них оптимальный вариант.

Категория (группа) универсальных компетенций	Код и наименование универсальных компетенций	Код и наименование индикатора достижения универсальной компетенции
Разработка и реализация проектов	УК-2. Способен определять круг задач в рамках поставленной цели и выбирать оптимальные способы их решения, исходя из действующих правовых норм, имеющихся ресурсов и ограничений	ИД _{УК2} ¹ Использует правовые нормы для оценки результатов решения задач; правовые нормы, предъявляемые к способам решения профессиональных задач, исходя из действующих правовых норм, имеющихся ресурсов и ограничений.
		ИД _{УК2} ² Владеет правовыми нормами в области, соответствующей профессиональной деятельности, разработки и реализации проекта, проведения профессионального обсуждения результатов деятельности.
Командная работа и лидерство	УК-3. Способен осуществлять социальное взаимодействие и реализовывать свою роль в команде	ИД _{УК3} ¹ Выбирает стратегию социального взаимодействия; осуществляет интеграцию личных и социальных интересов; применяет принципы и методы организации командной деятельности.
		ИД _{УК3} ² Использует навыки работы в команде, создания команды для выполнения практических задач; участия в разработке стратегии командной работы; навыками эффективной коммуникации в процессе социального взаимодействия
Коммуникация	УК-4. Способен осуществлять деловую коммуникацию в устной и письменной формах на государственном языке Российской Федерации и иностранном(ых) языке(ах)	ИД _{УК4} ¹ Использует основные современные коммуникативные средства, в том числе на иностранном языке, применяемые в академическом и профессиональном взаимодействии.
		ИД _{УК4} ² Владеет системой норм русского литературного и иностранного языка; навыками использования языковых средств для достижения профессиональных целей, ведения деловой переписки.
Межкультурное взаимодействие	УК-5. Способен воспринимать межкультурное разнообразие общества в социально-историческом, этическом и философском контекстах	ИД _{УК5} ¹ Рассматривает разнообразие культур как результат исторического процесса и необходимое условие устойчивого развития современного общества.

Категория (группа) универсальных компетенций	Код и наименование универсальных компетенций	Код и наименование индикатора достижения универсальной компетенции
		ИД _{УК5} ² Анализирует социокультурные различия социальных групп, опираясь на знание этапов исторического развития России в контексте мировой истории, социокультурных традиций мира, основных философских, религиозных и этических учений
Самоорганизация и саморазвитие (в том числе здоровье сбережение)	УК-6. Способен управлять своим временем, выстраивать и реализовывать траекторию саморазвития на основе принципов образования в течение всей жизни	ИД _{УК6} ¹ Рассматривает профессионально-личностное развитие как необходимое условие жизни человека в современном обществе.
		ИД _{УК6} ² Реализует приоритеты собственной деятельности, определяя траекторию саморазвития на основе самооценки и непрерывного образования.
	УК-7. Способен поддерживать должный уровень физической подготовленности для обеспечения полноценной социальной и профессиональной деятельности	ИД _{УК7} ¹ Оценивает физическую подготовленность как необходимое условие обеспечения качества жизни и культуры безопасности жизнедеятельности в современном обществе.
ИД _{УК7} ² Приобретает и поддерживает в процессе занятий физической подготовкой уровень развития физических качеств, обеспечивающий полноценную социальную и профессиональную деятельность.		
Безопасность жизнедеятельности	УК-8. Способен создавать и поддерживать в повседневной жизни и в профессиональной деятельности безопасные условия жизнедеятельности для сохранения природной среды, обеспечения устойчивого развития общества, в том числе при угрозе и возникновении чрезвычайных ситуаций и военных конфликтов	ИД _{УК8} ¹ Организует свою повседневную жизнь и профессиональную деятельность с учетом принципов экологической безопасности и концепции устойчивого развития современного общества.
		ИД _{УК8} ² Применяет меры безопасности и правила поведения в опасных условиях, в том числе при угрозе чрезвычайных ситуаций и военных конфликтов, принимает обоснованные решения в конкретной опасной ситуации с учётом реально складывающейся обстановки и индивидуальных возможностей

Категория (группа) универсальных компетенций	Код и наименование универсальных компетенций	Код и наименование индикатора достижения универсальной компетенции
		ИД _{УК8} ³ Прогнозирует возможность возникновения опасных ситуаций в условиях неопределенности.
Инклюзивная компетентность	УК-9. Способен использовать базовые дефектологические знания в социальной и профессиональной сферах	ИД _{УК9} ¹ Рассматривает инклюзию как необходимое условие развития современного общества.
		ИД _{УК9} ² Эффективно взаимодействует в социальной жизни и профессиональной деятельности с людьми с ОВЗ и инвалидами, используя базовые дефектологические знания.
Экономическая культура, в том числе финансовая грамотность	УК-10. Способен принимать обоснованные экономические решения в различных областях жизнедеятельности	ИД _{УК10} ¹ Владеет основами экономической и финансовой грамотности, понимает сущность рациональной организации хозяйственной деятельности в современном обществе.
		ИД _{УК10} ² Экономически обосновывает принятые решения, в том числе в профессиональной деятельности.
Гражданская позиция	УК-11. Способен формировать нетерпимое отношение к коррупционному поведению	ИД _{УК11} ¹ Оценивает серьезность порожденных коррупцией проблем и угроз для стабильности и безопасности современного общества.
		ИД _{УК11} ² Понимает сущность государственной антикоррупционной политики, в том числе в отраслевой сфере.

Код и наименование общепрофессиональных компетенций	Код и наименование индикатора достижения общепрофессиональной компетенции
ОПК-1. Способен решать профессиональные задачи на основе знаний (на промежуточном уровне) экономической, организационной и управленческой теории	ИД _{ОПК1} ¹ Владеет знаниями основ макро и микроэкономики, экономического анализа и управленческой теории.
	ИД _{ОПК1} ² Применяет методы решения стандартных профессиональных задач с использованием естественнонаучных знаний, методов математического анализа и моделирования.
ОПК-2. Способен осуществлять сбор, обработку и анализ данных, необходимых для решения поставленных управленческих задач, с использованием современного	ИД _{ОПК2} ¹ Использует современные информационные технологии и программные средства, в том числе облачные технологии и цифровые платформы при решении задач профессиональной деятельности.

Код и наименование общепрофессиональных компетенций	Код и наименование индикатора достижения общепрофессиональной компетенции
инструментария и интеллектуальных информационно-аналитических систем	ИД ² _{ОПК2} Выбирает современные информационные технологии и программные средства, в том числе средства обработки больших информационных массивов при решении задач профессиональной деятельности.
	ИД ³ _{ОПК2} Применяет знания иностранных языков для обработки данных в информационно-аналитических системах.
ОПК-3. Способен разрабатывать обоснованные организационно-управленческие решения с учетом их социальной значимости, содействовать их реализации в условиях сложной и динамичной среды и оценивать их последствия	ИД ¹ _{ОПК3} Использует принципы организации операционной деятельности, основные методы и инструменты принятия управленческих решений; основные подходы к планированию операционной деятельности организации в условиях сложной и динамичной среды.
	ИД ² _{ОПК3} Оценивает эффективность принятия решений в управлении операционной деятельностью организации.
	ИД ³ _{ОПК3} Применяет современные методы организации операционной деятельности
	ИД ⁴ _{ОПК3} Осуществляет безопасное и профессионально-экологичное проведения мероприятий по решению поставленных управленческих задач
ОПК-4. Способен выявлять и оценивать новые рыночные возможности, разрабатывать бизнес-планы создания и развития новых направлений деятельности и организаций	ИД ¹ _{ОПК4} Участвует в управлении проектом, программой технологических и продуктовых инноваций или программой организационных изменений.
	ИД ² _{ОПК4} Использует системы сбора необходимой информации для расширения внешних связей и обмена опытом реализации проектов, направленных на развитие организации.
	ИД ³ _{ОПК4} Владеет навыками обработки, анализа и интерпретации информации для оценки эффективности оперативных управленческих решений.

Код и наименование общепрофессиональных компетенций	Код и наименование индикатора достижения общепрофессиональной компетенции
ОПК-5. Способен использовать при решении профессиональных задач современные информационные технологии и программные средства, включая управление крупными массивами данных и их интеллектуальный анализ	ИД ¹ _{ОПК5} Оценивает архитектуру информационных систем предприятий; методологии и технологии реинжиниринга, проектирования и аудита прикладных информационных систем различных классов; методы оценки экономической эффективности и качества, управления надежностью и информационной безопасностью; особенности процессного подхода к управлению прикладными информационными системами.
	ИД ² _{ОПК5} Обосновывает выбор инструментальных средств для интеллектуального анализа инновационных программ и программных средств управления крупными массивами данных.

Код и наименование профессиональных компетенций	Код и наименование индикатора достижения профессиональной компетенции
<i>Организационно–управленческий тип деятельности</i>	
ПК-1 Способен и готов к управлению персоналом воздушного транспорта.	ИД ¹ _{ПК1} Владеет навыками использования основных теорий мотивации, лидерства и власти для решения стратегических и оперативных управленческих задач, а также для организации групповой работы на основе знания процессов групповой динамики и принципов формирования команды, умение проводить аудит человеческих ресурсов и осуществлять диагностику организационной культуры.
	ИД ² _{ПК1} Использует навыки профилактики и разрешения трудовых споров и конфликтов в коллективе, диагностики и управления конфликтами и стрессами в организации.
ПК-2 Владеет навыками работы в коллективе авиапредприятия, умеет выстраивать эффективные коммуникации с коллегами и руководством.	ИД ¹ _{ПК2} Использует навыки по формированию слаженного, нацеленного на результат трудового коллектива (взаимоотношения, морально-психологический климат).
	ИД ² _{ПК2} Обосновывает применение инструментов прикладной социологии в формировании и воспитании трудового коллектива

Код и наименование профессиональных компетенций	Код и наименование индикатора достижения профессиональной компетенции
	<p>ИД³_{ПК2} Владеет принципами и методами руководства работой по экономическому планированию деятельности предприятия, направленного на организацию рациональных бизнес-процессов в соответствии с потребностями рынка и возможностями получения необходимых ресурсов, выявления и использования резервов производства с целью достижения наибольшей эффективности работы предприятия.</p>
<p>ПК-3 Владеет навыками разработки продуктовой и технологической стратегии, дорожной карты цифровой трансформации, применительно к авиатранспортному производству.</p>	<p>ИД¹_{ПК3} Выявляет закономерности, возникающие в процессе трансформации организационных структур управления под воздействием эволюции цифровых технологий; особенности построения бизнес-моделей, особенности управления электронной коммерцией.</p>
	<p>ИД²_{ПК3} Владеет навыками сбора и анализа маркетинговой статистики в сети Интернет; методологией оценки качества электронных услуг; принципами эффективного управления электронным бизнесом; профессиональной экономической и управленческой терминологией и лексикой; навыками сбора, систематизации, анализа и обобщения экономической и управленческой информации.</p>
<p>ПК-4 Владеет современными формами анализа, в том числе связанными с обработкой данных в цифровом виде, выполнения производственной программы по объемам производства и качеству продукции, производительности труда, эффективности использования основных и оборотных средств, ритмичности производства организаций системы воздушного транспорта.</p>	<p>ИД¹_{ПК4} Владеет навыками осуществления поиска, анализа и оценки макроэкономической и иной профессионально значимой информации, в том числе в страновом и региональном разрезе; проведения анализа и моделирования процессов управления с целью оптимизации деятельности организации используя современные цифровые системы и методы</p>
	<p>ИД²_{ПК4} Создает, описывает и ответственно контролирует выполнение технологических требований и нормативных документов в профессиональной деятельности.</p> <p>ИД²_{ПК4} Использует навыки практической работы в области анализа данных и их статистической обработки, построения и анализа вероятностных моделей, для интеллектуального поиска и управления данными.</p>

Код и наименование профессиональных компетенций	Код и наименование индикатора достижения профессиональной компетенции
ПК-5 Способен и готов к организации производства, управлению операционной и производственно–хозяйственной деятельностью предприятий воздушного транспорта.	ИД ¹ _{ПК5} Логично формулирует и системно обосновывает организационно-управленческие решения в сфере менеджмента на воздушном транспорте, определяя процесс их реализации и прогнозируя оценку результативности.
	ИД ² _{ПК5} На основе современных методов и имитационных моделей способен разрабатывать оптимальные стратегии развития авиатранспортного производства, планировать инновационные преобразования и реформы в области менеджмента.
ПК-6 Способен находить успешные нестандартные решения в меняющемся контексте, в том числе в условиях турбулентной цифровой трансформации, создавать среду, благоприятную для генерации и развития идей, поддерживать инновационную и созидательную деятельность для решения проблем, не имеющих подходящего стандартного решения оптимизации продуктов, процессов, процедур системы воздушного транспорта.	ИД ¹ _{ПК6} Использует навыки разработки программ организационного развития предприятия в условиях цифровизации бизнеса.
	ИД ² _{ПК6} Владеет методами проведения анализа рыночных и финансово-экономических показателей на микро- и макроуровнях, дает оценку и обосновывает прогноз их динамики.
	ИД ³ _{ПК6} Компетентно проводит анализ и моделирование процессов управления с целью их оптимизации.
ПК-7 Способен применять современные методы анализа, в том числе связанные с обработкой данных в цифровом виде, для осуществления текущего и итогового контроля, оценки и коррекции планов производственно-хозяйственной деятельности структурного подразделения организаций системы воздушного транспорта.	ИД ¹ _{ПК7} Владеет информацией о цифровом окружении, компоненты которого обеспечивают техническую реализацию информационных процессов, в том числе представлений о построении информационных систем с использованием информационных технологий.
	ИД ² _{ПК7} Готов использовать основные методы, способы и средства получения, хранения, обработки информации, работать с компьютером как средством управления информацией, работать с информацией в глобальных компьютерных сетях, понимать сущность и значение информации в развитии современного информационного общества, понимать опасности и угрозы, возникающие в этом процессе, соблюдать основные требования информационной безопасности.
ПК-8 Способен и готов к документированию управленческой деятельности на воздушном транспорте.	ИД ¹ _{ПК8} Компетентен проводить анализ и моделирование процессов документального обеспечения управления производством с целью оптимизации деятельности организации.

Код и наименование профессиональных компетенций	Код и наименование индикатора достижения профессиональной компетенции
	ИД _{ПК8} ² Владеет навыками анализа и обобщения данных для подготовки аналитических материалов по управлению бизнес-процессами и совершенствованию системы документооборота организаций системы воздушного транспорта.
<i>Информационно-аналитический тип деятельности</i>	
ПК-9 Способен анализировать внешнюю среду организаций воздушного транспорта, выявлять и анализировать рыночные и специфические риски, а также анализировать поведение потребителей производимой услуги и формирование спроса на основе знания экономических основ поведения организаций, структуры рынка и конкурентной среды отрасли.	<p>ИД_{ПК9}¹ Проводит исследования, включая эмпирические, в рамках индивидуальных и коллективных научно - исследовательских проектов по оценке рисков реализации программ развития воздушного транспорта.</p> <p>ИД_{ПК9}² Владеет способностью оценивать воздействие макроэкономической среды на функционирование организаций воздушного транспорта, выявлять и анализировать рыночные и специфические риски, методами и средствами прогнозирования и формирования потребительского спроса, навыками сбора, обработки и анализа маркетинговой информации</p>
ПК-10 Способен эффективно работать в экосистеме цифровой экономики, функционирующей на основе автоматизированной обработки больших объемов информации при принятии управленческих решений.	<p>ИД_{ПК10}¹ Анализирует собранные исходные данные, необходимые для расчета экономических и социально-экономических показателей, характеризующих деятельность хозяйствующих субъектов.</p> <p>ИД_{ПК10}² Владеет навыками построения стандартных эконометрических моделей; методами анализа и содержательной интерпретации полученных результатов.</p> <p>ИД_{ПК10}³ Использует навыки обработки больших объемов информации с использованием современного аналитического аппарата, учитывающего фактор неопределенности.</p>
ПК-11 Способен обеспечивать сопровождение внутреннего электронного документооборота авиапредприятия, в части ведения баз данных управления операционной, производственной, инновационной деятельности организаций воздушного транспорта.	<p>ИД_{ПК11}¹ Использует навыки документального оформления решений в управлении операционной деятельностью организации при внедрении технологических, продуктовых инноваций.</p> <p>ИД_{ПК11}² Готов обеспечить процессы управления информационными ресурсами как совокупности регламентированных правил выполнения операций, действий и этапов разной степени сложности над данными, хранящимися в компьютерах и в облачных хранилищах.</p>

Код и наименование профессиональных компетенций	Код и наименование индикатора достижения профессиональной компетенции
	ИД ³ _{ПК11} Владеет информационными технологиями электронного документооборота и навыками ведения баз данных по различным показателям.
ПК-12 Способен создавать и использовать совокупность информационных ресурсов, на цифровых платформах для работы с данными, web-приложениями, промышленным интернетом, интернетом вещей для расширения внутренних и внешних связей, обмена опытом при реализации проектов, направленных на развитие организаций воздушного транспорта.	ИД ¹ _{ПК12} Использует и создает контент при помощи цифровых технологий, включая поиск и обмен информацией, для расширения внутренних и внешних связей при реализации проектов.
	ИД ² _{ПК12} Создает эффективную структуру затрат благодаря использованию технологических цифровых платформ.
	ИД ³ _{ПК12} Соблюдает правила и нормы поведения в процессе использования цифровых технологий и коммуникаций в цифровых сферах.
ПК-13 Способен моделировать бизнес-процессы и использовать методы цифровых трансформаций бизнес-процессов в практической деятельности организаций воздушного транспорта.	ИД ¹ _{ПК13} Использует различные модели и методы реорганизации бизнес-процессов в практической деятельности организаций воздушного транспорта посредством цифровых трансформаций.
	ИД ² _{ПК13} Обосновывает диагностику параметров моделей бизнес-процессов с использованием программных средств и систем управления большими данными информации в цифровом виде.
ПК-14 Способен применять основные принципы, стандарты и цифровые методы финансового учета для формирования учетной политики и финансовой отчетности организаций воздушного транспорта, навыков управления затратами и принятия решений на основе данных управленческого учета.	ИД ¹ _{ПК14} Понимает финансовую отчетность для выполнения финансового анализа деятельности организации.
	ИД ² _{ПК14} Применяет в практической деятельности знания по формированию учетной политики, управлению затратами, операционного анализа, анализирует и заполняет финансовую отчетность организации.
	ИД ³ _{ПК14} Владеет практическими навыками управления затратами на предприятии с целью повышения эффективности деятельности, улучшения финансового состояния и финансовой устойчивости организации.

Код и наименование профессиональных компетенций	Код и наименование индикатора достижения профессиональной компетенции
ПК-15 Способен принимать управленческие решения в условиях специфических рисков цифровой экономики на основе обработки и анализа больших данных в цифровом виде с использованием систем имитационного моделирования.	ИД _{ПК15} ¹ Компетентен в применении специфических приемов управления риском в процессе разработки управленческого решения с целью исключения возможности провала, либо предупреждения значительного ущерба при принятии решения, в том числе при принятии решений об инвестировании и финансировании.
	ИД _{ПК15} ² Систематизирует и оценивает специфические риски цифровой экономики применительно к операционной деятельности авиапредприятия.
ПК-16 Способен использовать современные инструменты принятия решений на основе анализа данных, искусственного интеллекта, платформенных решений для цифровой трансформации бизнес-процессов, оценки инвестиционных проектов, финансового планирования и прогнозирования с учетом роли финансовых рынков и институтов.	ИД _{ПК16} ¹ Применяет методы управленческого и финансового анализа для оценки деловых ситуаций на уровне предприятия, учитывает их связь с критериями рыночного хозяйствования на макроуровне.
	ИД _{ПК16} ² Обосновывает условия применения искусственного интеллекта в условиях неопределенности при принятии управленческих решений.
	ИД _{ПК16} ³ Пользуется методами и инструментами оценки и анализа влияния финансовых рычагов на различные аспекты деятельности организации.
<i>Предпринимательский тип деятельности</i>	
ПК-17 Способен оценивать экономические и социальные условия осуществления предпринимательской деятельности, выявлять новые рыночные возможности и формировать новые бизнес-модели развития предприятий системы воздушного транспорта.	ИД _{ПК17} ¹ Собирает и анализирует информацию об уровне научно-технического развития в соответствующей профессиональной сфере.
	ИД _{ПК17} ² Организует создание информационных баз данных на основе инструментов анализа больших массивов информации с показателями инновационных процессов в деятельности организации.
	ИД _{ПК17} ³ Обеспечивает участие работников структурных подразделений организации в проведении маркетинговых исследований, определении перспектив развития организации, разработке предложений по составлению бизнес-планов.

Код и наименование профессиональных компетенций	Код и наименование индикатора достижения профессиональной компетенции
ПК-18 Способен использовать стандарты и методологии проектирования и построения организационной архитектуры для создания и развития новых предпринимательских структур в системе воздушного транспорта в условиях цифровой трансформации.	ИД ¹ _{ПК18} Применяет методы диагностики предпринимательских структур, в том числе организационно-управленческий анализ, производственно-хозяйственный анализ, анализ кадрового потенциала, анализ результатов управленческого учета.
	ИД ² _{ПК18} Формулирует бизнес-модель как структуру бизнес-процессов и связей между ними, которые используются для планирования, контроля и коррекции в условиях цифровой трансформации деятельности предприятия.
ПК-19 Владеет навыками управления предпринимательской деятельностью организаций воздушного транспорта с целью эффективного использования предпринимательской инициативы каждого участника проекта.	ИД ¹ _{ПК19} Организует и координирует действия персонала и команды для решения предпринимательских задач.
	ИД ² _{ПК19} Понимает сформированные систематические представления о методологии организации и проведения исследований и разработок в процессе координации предпринимательской деятельности и основные закономерности инновационной деятельности на этапах жизненного цикла инновационного продукта, современные методы организации системного производства и характеристики передовых производственных технологий.
ПК-20 Способен разрабатывать организационно-распорядительную документацию для эффективного проектирования деятельности новых бизнес-структур отрасли.	ИД ¹ _{ПК20} Анализирует различия, достоинства и недостатки организационно-правовых форм предпринимательской деятельности
	ИД ² _{ПК20} Организует подготовку организационных и распорядительных документов, необходимых для создания новых предпринимательских структур.
	ИД ³ _{ПК20} Раскрывает содержание основных нормативных и правовых документов Российской Федерации в сфере транспорта.
	ИД ⁴ _{ПК20} Определяет целесообразность применения основных нормативных и правовых документов в системе воздушного транспорта.

2 Принятие решения по результатам государственной итоговой аттестации о присвоении квалификации (указанной в перечне специальностей и направлений подготовки высшего образования, утверждаемом Минобрнауки России) и выдаче документа о высшем образовании: диплома бакалавра.

2. Формы государственной итоговой аттестации

Государственная итоговая аттестация выпускников по направлению подготовки 38.03.02 «Менеджмент», уровень бакалавриат, профилю подготовки «Менеджмент на воздушном транспорте» проводится в форме:

- 1) государственного экзамена;
- 2) защиты выпускной квалификационной работы.

3. Место государственной итоговой аттестации в структуре ОПОП ВО

Государственная итоговая аттестация в структуре ОПОП ВО относится к блоку 3 базовая часть «Государственная итоговая аттестация» учебного плана бакалавриата направления подготовки 38.03.02 «Менеджмент», профиль «Менеджмент на воздушном транспорте».

Государственная итоговая аттестация базируется на результатах обучения дисциплин учебного плана, основными из которых являются «Бизнес-планирование»; «Менеджмент качества главных операторов аэропортов и авиакомпаний»; «Хозяйственные механизмы главных операторов аэропортов и авиакомпаний»; «Управленческие решения в системе воздушного транспорта»; «Инновационный менеджмент воздушного транспорта»; «Финансовый менеджмент главных операторов аэропортов и авиакомпаний», а также результатах прохождения учебной, производственной и преддипломной практик.

Государственная итоговая аттестация проводится в 8 семестре.

4. Общая трудоемкость и продолжительность государственной итоговой аттестации

Общая трудоемкость государственной итоговой аттестации составляет 9 зачетных единиц, 324 часа. Продолжительность государственной итоговой аттестации 6 недель.

5. Фонд оценочных средств для проведения государственной итоговой аттестации

5.1 Фонд оценочных средств для проведения государственного экзамена

5.1.1 Сформированность компетенций выпускника

Государственный экзамен направлен на оценку сформированности следующих компетенций выпускника.

Перечень компетенций	Наименование дисциплин
ОПК-4 . Способен выявлять и оценивать новые рыночные возможности, разрабатывать бизнес-планы создания и развития новых направлений деятельности и организаций	Бизнес-планирование

ПК-3. Владеет навыками разработки продуктовой и технологической стратегии, дорожной карты цифровой трансформации, применительно к авиатранспортному производству	Менеджмент качества главных операторов аэропортов и авиакомпаний Хозяйственные механизмы главных операторов аэропортов и авиакомпаний Бизнес-планирование
ПК-4 Владеет современными формами анализа, в том числе связанными с обработкой данных в цифровом виде, выполнения производственной программы по объемам производства и качеству продукции, производительности труда, эффективности использования основных и оборотных средств, ритмичности производства организаций системы воздушного транспорта	Хозяйственные механизмы главных операторов аэропортов и авиакомпаний
ПК-5 Способен и готов к организации производства, управлению операционной и производственно-хозяйственной деятельностью предприятий воздушного транспорта	Управленческие решения в системе воздушного транспорта
ПК-6 Способен находить успешные нестандартные решения в меняющемся контексте, в том числе в условиях турбулентной цифровой трансформации, создавать среду, благоприятную для генерации и развития идей, поддерживать инновационную и созидательную деятельность для решения проблем, не имеющих подходящего стандартного решения оптимизации продуктов, процессов, процедур системы воздушного транспорта	Инновационный менеджмент воздушного транспорта
ПК-9 Способен анализировать внешнюю среду организаций воздушного транспорта, выявлять и анализировать рыночные и специфические риски, а также анализировать поведение потребителей производимой услуги и формирование спроса на основе знания экономических основ поведения организаций, структуры рынка и конкурентной среды отрасли	Хозяйственные механизмы главных операторов аэропортов и авиакомпаний Менеджмент качества главных операторов аэропортов и авиакомпаний
ПК-10 Способен эффективно работать в экосистеме цифровой экономики, функционирующей на основе автоматизированной обработки больших объемов информации при принятии управленческих решений	Управленческие решения в системе воздушного транспорта
ПК-12 Способен создавать и использовать совокупность информационных ресурсов, на цифровых платформах для работы с данными, web-приложениями, промышленным интернетом, интернетом вещей для расширения внутренних и внешних связей, обмена опытом при реализации проектов,	Хозяйственные механизмы главных операторов аэропортов и авиакомпаний Инновационный менеджмент воздушного транспорта

направленных на развитие организаций воздушного транспорта	
ПК-14 Способен применять основные принципы, стандарты и цифровые методы финансового учета для формирования учетной политики и финансовой отчетности организаций воздушного транспорта, навыков управления затратами и принятия решений на основе данных управленческого учета	Финансовый менеджмент главных операторов аэропортов и авиакомпаний
ПК-15 Способен принимать управленческие решения в условиях специфических рисков цифровой экономики на основе обработки и анализа больших данных в цифровом виде с использованием систем имитационного моделирования	Управленческие решения в системе воздушного транспорта
ПК-16 Способен использовать современные инструменты принятия решений на основе анализа данных, искусственного интеллекта, платформенных решений для цифровой трансформации бизнес-процессов, оценки инвестиционных проектов, финансового планирования и прогнозирования с учетом роли финансовых рынков и институтов	Инновационный менеджмент воздушного транспорта Бизнес-планирование
ПК-17 Способен оценивать экономические и социальные условия осуществления предпринимательской деятельности, выявлять новые рыночные возможности и формировать новые бизнес-модели развития предприятий системы воздушного транспорта	Хозяйственные механизмы главных операторов аэропортов и авиакомпаний Финансовый менеджмент главных операторов аэропортов и авиакомпаний
ПК-18 Способен использовать стандарты и методологии проектирования и построения организационной архитектуры для создания и развития новых предпринимательских структур в системе воздушного транспорта в условиях цифровой трансформации	Менеджмент качества главных операторов аэропортов и авиакомпаний Хозяйственные механизмы главных операторов аэропортов и авиакомпаний
ПК-19 Владеет навыками управления предпринимательской деятельностью организаций воздушного транспорта с целью эффективного использования предпринимательской инициативы каждого участника проекта	Бизнес-планирование

5.1.2 Содержание государственного экзамена

Дисциплина 1. Бизнес-планирование

Целями освоения дисциплины «Бизнес-планирование» являются получение студентами базовых знаний в области теории, методологии и методов бизнес-планирования, а также выработка практических умения и навыков разработки и оформления бизнес-плана.

Задачами освоения дисциплины «Бизнес-планирования» являются:

1. Формирование у студента знаний о значении стратегического планирования в системе планирования современного предприятия, а также о месте и роли бизнес-планирования в стратегическом планировании.

2. Овладение студентом умением выбирать методы реализации бизнес-процессов, входящих в бизнес-план, и оценивать их эффективность.

3. Овладение студентом умениями и навыками выполнения стратегического анализа деятельности предприятия ВТ.

4. Овладение студентом навыками оценки инвестиционных проектов, а также планированием и прогнозированием финансовых показателей бизнес-плана.

5. Овладение студентом способностью формирования и оценки эффективности бизнес-модели, построенной на основе разработанной им бизнес-идеи, учитывающей новые рыночные возможности.

6. Овладение студентом умениями и навыками бизнес-планирования, в том числе по развитию новых направлений деятельности предприятия ВТ.

7. Овладение студентом навыками планирования и координации деятельности участников бизнес-плана в процессе его реализации.

Дисциплина «Бизнес-планирование» базируется на результатах обучения, полученных при изучении следующих дисциплин: «Макроэкономика», «Стратегической менеджмент», «Методы принятия управленческих решений», «Операционный менеджмент авиапредприятий», прохождения учебной практики (по получению первичных профессиональных умений и навыков).

Дисциплина «Бизнес-планирование» является обеспечивающей для следующих дисциплин: «Анализ производственно-хозяйственной деятельности», «Финансовая деятельность авиапредприятия», «Хозяйственный механизм авиапредприятий», «Инновационный менеджмент воздушного транспорта», «Управление проектами на воздушном транспорте», «Государственное регулирование деятельности хозяйствующих субъектов воздушного транспорта», а также для производственной (по получению профессиональных умений и опыта профессиональной деятельности), преддипломной практик, подготовки к процедуре защиты и защиты выпускной квалификационной работы.

Подходы к организации планирования. Новая парадигма в планировании. Система планирования на предприятии, ее основные характеристики. Плановые показатели, нормы и нормативы. Внедрение планирования в организациях. Информационное обеспечение планирования. Внутренняя и внешняя информация в процессе обеспечения планирования на предприятии воздушного транспорта.

Проверяемые компетенции: ОПК-4, ПК-3, ПК-16, ПК-19

Дисциплина 2 Менеджмент качества главных операторов аэропортов и авиакомпаний

Целью освоения дисциплины «Менеджмент качества главных операторов аэропортов и авиакомпаний» является формирование у студентов комплексных

знаний менеджмент качества авиатранспортных предприятий как концептуальной основы адаптации ключевых проблем менеджмента к организационным, культурным и социально-психологическим процессам на современных предприятиях путем поиска организационно-управленческих решений. Формирование умений и навыков работы с документами, регламентирующими деятельность авиатранспортных предприятий.

Задачи освоения дисциплины являются:

- формирование у студентов знаний менеджмента качества авиатранспортных предприятий;

– приобретение студентами умений: индивидуальной и групповой работы; подготовки и презентации докладов с помощью MS PowerPoint; выполнения PEST-анализа и SWOT-анализа; а также матрицы БКГ и выбора стратегии развития системы качества в организации;

– овладение студентами навыками анализа, синтеза и оценивания факторов, влияющих на качество продукции и предоставляемых услуг авиапредприятий.

Дисциплина «Менеджмент качества главных операторов аэропортов и авиакомпаний» базируется на результатах обучения, полученных при изучении дисциплин «Стратегический менеджмент», «Бизнес-планирование» «Организация производства на воздушном». Дисциплина «Менеджмент качества главных операторов аэропортов и авиакомпаний» является обеспечивающей для написания выпускной квалификационной работы.

Определение менеджмента и понятия качества, его цель, виды, принципы и методы. Удовлетворение потребности и качество продукции. Рыночные отношения и качество выпускаемой продукции, услуги. Основные понятия и требования стандарта ISO 9001-2015. Система менеджмента качества. Общие требования. Система менеджмента качества. Требования к документации. Ответственность руководства в системе менеджмента качества. Менеджмент ресурсов. Процесс жизненного цикла продукции. Измерение, анализ и улучшение.

Проверяемые компетенции: ПК-3, ПК-9, ПК-18

Дисциплина 3. Хозяйственные механизмы главных операторов аэропортов и авиакомпаний

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

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

- применения методов моделирования для разработки комплексной модели авиатранспортного предприятия;

- изучения и использования системы транспортного обеспечения перевозок авиакомпании (СТО), как одной из подсистем системы управления (хозяйственного механизма) авиакомпании;

- изучения и использования системы регулирования рыночных отношений, как одной из подсистем хозяйственного механизма авиапредприятия;

- изучения и использования системы управления себестоимостью авиатранспортной продукции, как одной из подсистем хозяйственного механизма авиапредприятия;

- изучения и использования системы управления (хозяйственного механизма) главного оператора аэропорта, как хозяйствующего субъекта естественной монополии;

- разработки стратегий и программ повышения эффективности управления авиапредприятиями.

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

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

Последовательность исследования сложных систем при использовании системного подхода. Принцип целостности. Принцип сложности. Принцип организованности. Методологический подход к решению проблемы синтеза комплексной модели авиатранспортного предприятия. Системный анализ. Системное моделирование. Системное управление. Определения и классификация аэропортов и авиакомпаний. Виды моделирования. Формализация специфических особенностей организации работы авиакомпании. Структурно-функциональная модель авиакомпании как многоканальной СМО. Структурно-функциональная модель главного оператора аэропорта как многоканальной, многофазной СМО. Имитационная модель функционирования авиакомпании. Имитационная модель функционирования главного оператора аэропорта.

Проверяемые компетенции: ПК-3, ПК-4, ПК-9, ПК-12, ПК-17, ПК-18

Дисциплина 4. Управленческие решения в системе воздушного транспорта

Целью освоения дисциплины «Управленческие решения в системе воздушного транспорта» является формирование у студентов комплексных знаний работы в экосистеме цифровой экономики с использованием систем имитационного моделирования для эффективной организации производства, управления операционной и производственно-хозяйственной деятельностью предприятий воздушного транспорта.

Задачами освоения дисциплины являются формирование у обучающихся знаний, умений и навыков, необходимых для:

- разработки, принятия, выбора и реализации организационно-управленческих решений в рамках операционной и производственно-хозяйственной деятельности предприятий воздушного транспорта и готовности нести за них ответственность;

- рационального принятия решений на основе автоматизированной обработки больших объемов информации в экосистеме цифровой экономики в рамках разработки оптимальных стратегий развития авиатранспортного производства;

- рационального принятия решений в условиях неопределенности и специфических рисков цифровой экономики с использованием систем имитационного моделирования;

- оптимизации производственно-хозяйственной деятельности предприятий воздушного транспорта с использованием современного аналитического аппарата, учитывающего фактор неопределенности.

Дисциплина «Управленческие решения в системе воздушного транспорта» базируется на результатах обучения, полученных при изучении дисциплин: «Методы принятия управленческих решений», «Основы логистики», «Организация производства на воздушном транспорте», «Операционный менеджмент главных операторов аэропортов и авиакомпаний», «Социальные технологии в управлении авиапредприятиями», «Управление конкурентоспособностью авиакомпаний и главных операторов аэропортов», «Инвестиционный анализ», «Менеджмент безопасности авиационной деятельности в ГА», «Менеджмент риска авиапредприятий». Дисциплина завершает формирование компетенций.

Основные характеристики процесса управления производственно-хозяйственной деятельностью предприятий воздушного транспорта. Решения в процессе управления. Классификация управленческих решений. Методологические основы разработки управленческих решений в СВТ. Особенности процессов управления производством предприятий воздушного транспорта. Операционная функция в производственно-хозяйственной деятельности предприятий воздушного транспорта.

Основные положения концепции. Классификация задач принятия решений. Элементы теории измерений. Субъективные факторы эффективности управленческих решений. Формирование целей и ограничений. Формирование, анализ и

оценка решения. Методы субъективных измерений. Методы ранжирования, парного сравнения, непосредственной оценки, последовательного сравнения и рейтинга.

Проверяемые компетенции: ПК-5, ПК-10, ПК-15

Дисциплина 5. Инновационный менеджмент воздушного транспорта

Целями освоения дисциплины «Инновационный менеджмент воздушного транспорта» являются формирование совокупности знаний и умений, необходимых для формирования компетенций, обеспечивающих приобретение практических навыков, используемых в инновационном менеджменте авиационных предприятий.

Задачами освоения дисциплины являются: формирование знаний в части организационно-управленческой деятельности по разработке и реализации инновационных проектов; раскрытие содержания основных методов управления инновационным развитием авиапредприятий и авиационных учреждений; изучение условий формирования благоприятного инновационного климата для адаптации авиапредприятий к нововведениям; формирование умений в части проведения информационно-аналитической деятельности, которую необходимо осуществлять во внутренней инновационной подсистеме авиапредприятия с помощью информационных технологий; анализ процесса развития авиационного инновационного цикла.

Дисциплина, базируется на результатах обучения, полученных при изучении дисциплин: «Стратегический менеджмент», «Управление развитием цифровой экономики на воздушном транспорте», «Интеллектуальные системы управления воздушным транспортом», «Бизнес-планирование».

Дисциплина является обеспечивающей для дисциплин: «Подготовка к сдаче и сдача государственного экзамена» «Производственная (преддипломная практика)».

Наука инноватика, значение, история, основатели, научные знания. Главные проблемы российской экономики в условиях мирового развития. Типология нововведений по критерию предмет приложения. Понятие «Инновации», примеры в системе ВТ. Понятие «Улучшение», примеры в системе ВТ. Понятие «Инновационный процесс», основные компоненты. Диффузия инноваций. Понятие «Инновационная стратегия» в системе ВТ. Задачи инновационного менеджмента на воздушном транспорте. Функции инновационного менеджера проекта. Стадии создания и коммерциализации новшеств. Технологические пределы и разрывы в экономике. Исторический аспект, типология предпринимательских структур. Условия функционирования свободного предпринимательства инноватора. Создание предпринимательской прибыли. Функциональный подход к содержанию предпринимательства.

Субъекты предпринимательского процесса, особенности в системе ВТ. Производственные возможности общества и технологические уклады. Роль науки в современной экономике, накопление новых знаний. Эволюция технологических укладов, влияние на систему ВТ. Циклы Кондратьева в экономике. Характеристика пятого технологического уклада экономики. Тенденции мирового технологического развития. Развитие технологий, ожидание 6-го технологического уклада. Четвертая технологическая революция, цифровизация мировой системы ВТ. Специфические характеристики современных технологий на ВТ.

Проверяемые компетенции: ПК-6, ПК-12, ПК-16

Дисциплина 6. Финансовый менеджмент главных операторов аэропортов и авиакомпаний

Целями освоения дисциплины «Финансовый менеджмент главных операторов аэропортов и авиакомпаний» являются получение обучающимися специальных знаний в области теории, методологии и методов финансового менеджмента главных операторов аэропортов и авиакомпаний, а также выработка у обучающихся практических умений и навыков по составлению финансово-экономического плана главного оператора аэропортов и авиапредприятий.

Задачами освоения дисциплины «Финансовый менеджмент главных операторов аэропортов и авиакомпаний» являются формирование у обучающихся, в том числе в ходе процесса социального взаимодействия и реализации командных ролей, знаний, умений и навыков, необходимых для:

- обеспечения конкурентоспособности авиакомпаний в долгосрочном периоде планирования;
- достижения высоких финансово-экономических результатов деятельности главных операторов аэропортов и авиакомпаний;
- выполнения необходимых финансовых расчетов для разработки планов финансового оздоровления авиапредприятий;
- обоснования методов финансового моделирования деятельности аэропорта, обеспечивающие решение задач оптимизации его бюджетирования.

Дисциплина «Финансовый менеджмент главных операторов аэропортов и авиакомпаний» базируется на результатах обучения, полученных при изучении дисциплин «Введение в профессию», «Корпоративная культура на воздушном транспорте», «Основы транспортного законодательства и права», «Цифровизация управления организациями воздушного транспорта», «Экономика воздушного транспорта», «Теория массового обслуживания», «Статистика гражданской авиации».

Дисциплина является базовой для дисциплин: «Антикризисное управление авиапредприятиями», «Коммерческая деятельность на воздушном транспорте»,

«Операционный менеджмент главных операторов аэропортов и авиакомпаний»,
«Хозяйственные механизмы главных операторов аэропортов и авиакомпаний».

Информационная база финансового менеджмента, финансовая отчетность для принятия управленческих решений. Стандарты подготовки финансовой отчетности, виды. GAAP, IFRS, РСБУ. Структура и содержание бухгалтерской (финансовой) отчетности в России и за рубежом. Информационное содержание финансовой отчетности в России и за рубежом. Состав финансовой отчетности международной компании (отчет о финансовом положении, отчет о совокупной прибыли, отчет о движении денежных средств, отчет о движении капитала). Взаимосвязь показателей основных отчетных форм.

Финансовые, отраслевые справочники, информация фондовых бирж, финансовая пресса, информационно-аналитические системы обработки экономической информации.

Учетная политика главного оператора аэропорта и авиакомпании.

Понятие цены капитала и цены главного оператора аэропорта и авиакомпаний как самостоятельных субъектов на рынке. Подходы к определению цены отдельных источников средств. Внутренние источники средств главного оператора аэропорта и авиакомпаний. Определение их цены. Внешние источники средств и их цена. Расчет средневзвешенной цены капитала.

Факторы, влияющие на выбор структуры капитала. Взаимосвязь структуры и цены капитала авиакомпании. Расчет оптимальной структуры капитала. Структура капитала и принятие решений инвестиционного характера. Управление структурой капитала.

Анализ эффективности привлечения заемного капитала. Понятие рычага (левериджа). Определение производственного и финансового левериджа. Соотношение левериджа и риска. Операционная и финансовая зависимость.

Проверяемые компетенции: ПК-14, ПК-17.

5.1.3 Примерный перечень вопросов и типовые контрольные задания к государственному экзамену

Дисциплина «Хозяйственные механизмы главных операторов аэропортов и авиакомпаний»

1. Хозяйственный механизм авиакомпании, блок – схема структуры, основные подсистемы (ПК-4, ПК-9).

2. Хозяйственный механизм главного оператора аэропорта, блок – схема структуры, основные подсистемы (ПК-4, ПК-9),

3. Система транспортного обеспечения перевозок как подсистема хозяйственного механизма авиакомпании (ПК-3, ПК-4, ПК-9, ПК-12)

4. Система регулирования рыночных отношений как подсистема хозяйственного механизма авиакомпании (ПК-3, ПК-4, ПК-9, ПК-12, ПК-17, ПК-18).

5. План движения ВС по воздушным линиям (производственный план авиакомпании) (ПК-4, ПК-9, ПК-12).

6. Организация системы стратегического планирования авиакомпании. (ПК-3, ПК-4, ПК-9, ПК-12, ПК-17, ПК-18).

7. Пропускная способность аэропорта как объект управления (ПК-4, ПК-9, ПК-12, ПК-17, ПК-18).

8. Системы ценообразования авиакомпании и главного оператора аэропорта (ПК-3, ПК-4, ПК-9, ПК-12, ПК-17, ПК-18).

9. Диаграммы краткосрочного авиакомпаний равновесия на рынках совершенной и несовершенной конкуренции. Объем транспортной продукции, максимизирующий эксплуатационную прибыль (ПК-4, ПК-9, ПК-12, ПК-17, ПК-18).

10. Диаграмма долгосрочного равновесия главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии на рынке несовершенной конкуренции (ПК-4, ПК-9, ПК-12, ПК-17, ПК-18).

Дисциплина «Менеджмент качества главных операторов аэропортов и авиакомпаний»

11. Принципы менеджмента качества и их характеристика. (ПК-9)

12. Разработка и внедрение системы менеджмента качества в авиапредприятии. (ПК-3)

13. Параметры, включаемые в документальное оформление СМК. (ПК-18)

14. Характеристика Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации. Том 1,2. (ПК-18)

15. Основные функции и задачи службы метрологии в системе менеджмента качества. (ПК-9)

16. Краткая характеристика документа IOSA. (ПК-9)

17. Краткая характеристика ГОСТР ИСО 9000-2015, основные положения и словарь СМК. (ПК-9)

18. Краткая характеристика ГОСТР ИСО 9001-2015, требования СМК. (ПК-9)

19. Краткая характеристика ГОСТР ИСО 14001-2016 как системы экологического менеджмента. (ПК-9)

20. Модель СМК, основанная на процессном подходе. (ПК-3)

Дисциплина «Управленческие решения в системе воздушного транспорта»

21. Основные характеристики процесса управления производственно-хозяйственной деятельностью предприятий воздушного транспорта. (ПК-5)

22. Особенности процессов управления производством предприятий воздушного транспорта. (ПК-5)

23. Операционная функция в производственно-хозяйственной деятельности предприятий воздушного транспорта. (ПК-5)
24. Задача принятия решений в экосистеме цифровой экономики. (ПК-10)
25. Процесс принятия решений в экосистеме цифровой экономики. (ПК-10)
26. Алгоритм процесса принятия управленческого решения в экосистеме цифровой экономики. (ПК-10)
27. Методы ранжирования, парного сравнения, непосредственной оценки, последовательного сравнения и рейтинга. (ПК-15)
28. Основные критерии разработки управленческих решений. (ПК-15)
29. Критерии минимакса и максимина. (ПК-15)
30. Реализация управленческих решений в условиях риска. (ПК-15)

Дисциплина «Инновационный менеджмент воздушного транспорта»

31. Определение понятия «Информационное общество». Стратегия развития информационного общества до 2030 года (ПК-6)
32. Определение понятия «Цифровая экономика». Программа и Национальный проект Цифровая экономика РФ (ПК-12)
33. Определение понятия «Экосистема Цифровой экономики». Направления развития Цифровой экономики РФ (ПК-6)
34. Определение понятия «Информационная система ЕСМ-класса» (Enterprise Content Management systems). Методики внедрения систем электронного документооборота на воздушном транспорте (ПК-16)
35. Определение «Электронная коммерция». Структура рынка электронной коммерции. Электронное билетоформление при цифровизации авиатранспортного производства (ПК-7)
36. Определение понятия «Информационная система ERP-класса» (Enterprise Resource Planning). Методики внедрения ERP-систем на воздушном транспорте (ПК-10)
37. Экономические законы развития информационных технологий. Прогноз цифровой трансформации менеджмента на воздушном транспорте (ПК-13)
38. Определение понятия «Искусственный интеллект». Национальная Стратегии развития искусственного интеллекта РФ до 2030 года. Использование технологий искусственного интеллекта на воздушном транспорте (ПК-13)
39. Проект направления Научно технологической инициативы России «Аэронет». Стратегия применения беспилотных летательных аппаратов в системе воздушного транспорта РФ (ПК-11)
40. Определение понятия «Интеллектуальная собственность». Организация и обеспечение защиты интеллектуальной собственности в РФ (ПК-5)

Дисциплина «Бизнес-планирование»

41. Структура бизнес-модели на примере модели Канвас (ПК-13)
42. Критерии оценки эффективности бизнес-модели (ПК – 18)
43. Концепция рыночной сегментации. Сегментация рынка грузовых перевозок. (ОПК-4)

44. Анализ конкурентов (ПК-19)
45. Методы прогнозирования продаж (ОПК-4)
46. Концепция рыночной сегментации. Сегментация рынка пассажирских авиаперевозок (ОПК-4)
47. Разработка плана денежных потоков проекта (ПК -17)
48. Статические показатели эффективности инвестиционного проекта (ПК-16)
49. Аналитический метод и метод аналогий анализа и оценки рисков бизнес-планирования (ПК-3)
50. Операционные затраты авиакомпании в бизнес-плане (ПК -17).

Дисциплина «Финансовый менеджмент главных операторов аэропортов и авиакомпаний»

51. Текущая и будущая стоимость денег, расчет их величин (простейшие формулы) (ПК-7)
52. Определение риска, основные характеристики риска, классификация рисков главного оператора аэропорта и авиакомпании (ПК-9)
53. Этапы процесса управления Денежным потоком главного оператора аэропорта (ПК-5)
54. Понятие выручки, себестоимости, прибыли (основные виды) (ПК-7)
55. Понятие точки безубыточности и запаса финансовой прочности (ПК-9)
56. Понятие собственных и заемных средств и их основные компоненты (ПК-7)
57. Понятие управления оборотным капиталом. Его основные компоненты (ПК-9)
58. Операционный цикл главного оператора аэродрома и авиакомпании (ПК-5)
59. Влияние величины текущих активов и текущих обязательств на доходность и ликвидность главного оператора аэропорта и авиакомпании (ПК-7)
60. Кредитные условия поставщиков и принципы выбора схемы расчетов с ними (ПК-9)

Типовые контрольные задания:

Дисциплина «Хозяйственные механизмы главных операторов аэропортов и авиакомпаний»

1. Рассчитать результаты коммерческой эксплуатации 2 ВС B767-300ER на основе договора оперативного лизинга авиакомпании «Уральские авиалинии» по исходным данным табл.1. (ПК-3, ПК-9, ПК-12, ПК-17).

Таблица 1– Исходные данные для расчета результатов коммерческой эксплуатации 2 ВС B767-300ER на основе договоров оперативного лизинга

№ п/п	Показатели	Единица измерения	Boeing 767-300ER
-------	------------	-------------------	------------------

1	Число ВС	единицы	2
2	Плановый налет часов	летних часов в год	7 008
3	Плановое количество рейсов (определяется планом движения ВС)	рейсов в год	482
4	Пассажировместимость одного ВС	пассажирское кресло	269
5	Средний коэффициент занятости кресел (плановый)	%	70
6	Средняя дальность перевозок по ВЛ авиакомпании	км	7 534
7	Пассажирооборот (плановый)	тыс. пасскм в год	
8	Часовая производительность ВС	пасс/км/час	
9	Средняя доходная ставка на ВЛ авиакомпании (определяется планом маркетинга)	цент/пасс/км	2,67
10	Эксплуатационные доходы (плановые)	тыс. долл в год	
11	Ставка оперативного чистого лизинга (аренды) ВС (АСМІ) (устанавливается договором лизинга)	тыс. долл. в месяц/ВС	271,24
12	Расходы на лизинг (аренду) ВС	тыс. долл. в год	
13	Средняя расходная ставка на ВЛ авиакомпании (определяется расчетом расходов, не включая расходы на аренду и ПЛГ ВС)	цент/пасс/км	2,42
14	Эксплуатационные расходы (не включая расходы на аренду и ПЛГ ВС)	тыс. долл.	
15	Лизинговые платежи в год за пассажирское кресло	тыс. долл/ кресло в год	
16	Удельные расходы на ПЛГ (согласно договорам лизинга)	долл/час налета	360
17	Расходы на ПЛГ	тыс. долл.	
18	Эксплуатационные расходы (включая расходы на аренду и ПЛГ ВС)	тыс. долл.	
15	Эксплуатационная (операционная) прибыль (плановая)	тыс. долл.	
16	Операционная рентабельность	%	

2. Определить величины объема пассажирооборота и среднегодовой доходной ставки выбранной авиакомпании, максимизирующие ее эксплуатационную прибыль в десятилетнем периоде (ПК-9, ПК-12, ПК-17, ПК-18).

3. Определить средние величины удельной фактической трудоемкости ТО ВС авиакомпании «Azur Air» в 2018 – 2019 годах по исходным данным табл.1 и

построить график ее зависимости от суточного налета часов на ВС (ПК-4, ПК-9, ПК-12, ПК-17, ПК-18).

Таблица 1 – Исходные данные для расчета средней фактической удельной трудоемкости ТО ВС авиакомпании «Azur Air» в 2018-2019 годах

№ п/п	Показатели	Единицы измерения	Значения показателей	
1	Среднесписочное число ВС	единицы	32	
2 32	Налет ВС фактический	часы налета	2018 год	2019 год
			74 652	107 365
3	Налет на одно среднесписочное ВС в год	часы налета/ВС в год	2018	2019
			2 333	3 355
4	Суточный налет на одно среднесписочное ВС	часы налета/ВС в сутки	2018 год	2019 год
			6,4	9,2
5	Объемы ТО ВС	тыс. нормочасов	2018 год	2019 год
			309,8	445,6

4. Произвести прогнозирование величин темпов прироста пассажирообмена международного аэропорта «Екатеринбург» (Кольцово) в 2022–2025 годах, используя их фактическую функциональную зависимость от темпов прироста ВВП РФ (ППС), приведенную на рисунке 1 (ПК-3, ПК-4, ПК-9, ПК-12, ПК-17, ПК-18).

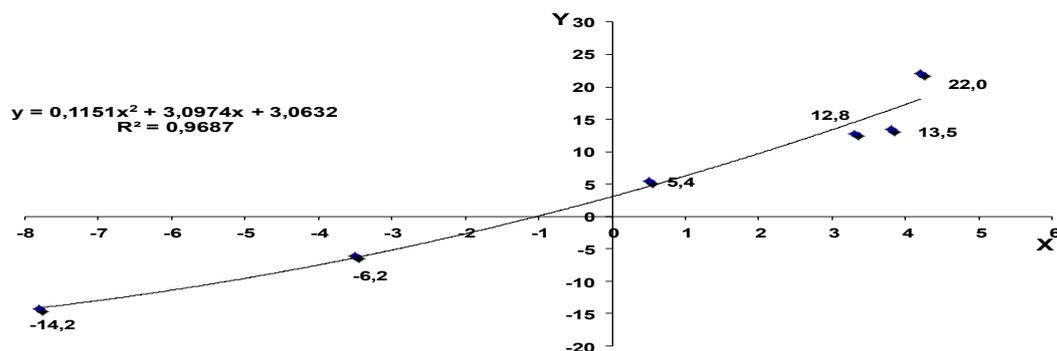


Рисунок 1 – Фактическая функциональная зависимость темпов прироста пассажирообмена международного аэропорта «Екатеринбург» (Кольцово), от темпов прироста ВВП РФ (ППС) авиакомпаний»

5. Разработать структуру руководства по наземному обслуживанию ВС, согласно требованиям ГОСТР ИСО 2001-2015. (ПК-3)
6. Разработать схему проведения аудита состояния безопасности полетов авиакомпании, согласно требованиям IOSA. (ПК-9)
7. Составить план организации и проведения сертификации СМК авиакомпании. (ПК-18)
8. Составить план организации и проведения сертификации СМК главного оператора аэропорта. (ПК-18)

Дисциплина «Управленческие решения в системе воздушного транспорта»

9. Авиакомпания «Уральские авиалинии» по итогам работы 2019 году имела следующие показатели: (ПК-5, ПК-10)

Пассажирооборот	19196918 тыс. пкм.
Выручка	66675256 тыс. руб.
Расходы	63429930 тыс. руб.
TVC	35723451 тыс. руб.
TFC	27706479 тыс. руб.

Определить:

1. Силу воздействия операционного рычага (СВОР)
2. Запас финансовой устойчивости (ЗФУ)
3. Критерий оптимальности управленческих решений (КОР)

10. Авиакомпания «S7» по итогам работы 2019 году имела следующие показатели: (ПК-5, ПК-10)

Пассажирооборот	21116610 тыс. пкм.
Выручка	73342782 тыс. руб.
Расходы	69772923 тыс. руб.
TVC	39295796 тыс. руб.
TFC	30477127 тыс. руб.

Определить:

1. Силу воздействия операционного рычага (СВОР)
2. Запас финансовой устойчивости (ЗФУ)
3. Критерий оптимальности управленческих решений (КОР)

11. Авиакомпания «Ютэйр» по итогам работы 2019 году имела следующие показатели: (ПК-5, ПК-10)

Пассажирооборот	17277226 тыс. пкм.
Выручка	60007730 тыс. руб.
Расходы	57086937 тыс. руб.

TVC	32151106 тыс. руб.
TFC	24935831 тыс. руб.

Определить:

1. Силу воздействия операционного рычага (СВОР)
2. Запас финансовой устойчивости (ЗФУ)
3. Критерий оптимальности управленческих решений (КОР)

12. Авиакомпания «Ямал» по итогам работы 2017 году имела следующие показатели: (ПК-5, ПК-10)

Пассажирооборот	23036302 тыс. пкм.
Выручка	80010307 тыс. руб.
Расходы	76115916 тыс. руб.
TVC	42868141 тыс. руб.
TFC	33247775 тыс. руб.

Определить:

1. Силу воздействия операционного рычага (СВОР)
2. Запас финансовой устойчивости (ЗФУ)
3. Критерий оптимальности управленческих решений (КОР)

Дисциплина «Инновационный менеджмент воздушного транспорта»

13. В рамках программы НТИ «АЭРОНЕТ» авиапредприятие готовится к реализации инновационного проекта по внедрению БПЛА для автоматизированного контроля территории аэродрома. Необходимо решить проблему эффективного использования средств на приобретение и дальнейшую эксплуатацию инновационной системы. Рассчитайте NPV (Net Present Value) инновационного проекта. Исходные данные: r – процентная ставка (ставка дисконтирования) = 20%, n – количество периодов инвестирования (месяцев, лет и т.п.) = 2, PV (для расчёта FV) = 1 000 000,0 руб., FV (для расчёта PV) = 2 500 000,0 руб., i – период инвестиционного проекта = 2, CF_i – для каждого периода i , денежный поток = 3 000 000 руб. (ОПК-2).

14. В рамках правительственной программы «Цифровая экономика РФ» авиапредприятие готовится к реализации инновационного проекта по внедрению комплексной биометрической системы контроля авиапассажиров в аэровокзальном комплексе. Однако собственные средства на эти цели ограничены, необходимо привлечение внешних инвестиций. Составьте ориентировочную «Дорожную карту» для успешного проектного решения с подробным указанием всех возможных российских источников финансирования инновационных проектов подобного типа (ПК-6).

15. Служба грузовых перевозок авиапредприятия работает неэффективно. Рентабельность крайне низкая из-за больших эксплуатационных расходов. Подготовьте ваше предложение в виде инновационного проекта (упрощенное описание идеи, перечень разделов бизнес-плана и структура ТЭО) кратчайшего решения

задачи по принципиальному и существенному снижению эксплуатационных расходов указанного подразделения. Используйте, во-первых, главные принципы цифровой экономики, где ключевым фактором производства являются данные в цифровом виде, анализ которых, по сравнению с традиционными формами хозяйствования, позволяют существенно повысить эффективность различных видов услуг, и, во-вторых, используйте положения проекта научно технологической инициативы России НТИ «Автонет» (ПК-12).

16. В рамках правительственной программы «Цифровая экономика РФ», авиа-предприятие приняло решение о переходе на технологию «Блокчейн» (независимая сетевая распределенная система реестров) для цифровой обработки больших массивов данных коммерческой службы, особенно при работе с удаленными филиалами. Однако предприятие столкнулось с многочисленными проблемами, связанными с поиском инвестиций, техническим оснащением, недостаточной квалификацией специалистов, сопротивлением имеющегося персонала и т.п. Составьте ориентировочную «Дорожную карту» для успешного решения указанной инновационной идеи с подробным указанием всех возможных региональных российских организационных и экономических инструментов инновационного профиля предназначенных для поддержки инноваций подобного типа (ПК-16).

Дисциплина «Бизнес-планирование»

17. Руководство предприятия рассматривает бизнес-планы двух альтернативных проектов. Данные, характеризующие эти проекты, приведены в таблице: (ПК-16)

Таблица

Показатели	Инвестиционные проекты	
	Проект 1	Проект 2
Объем инвестируемых средств, у.е.	7000	6700
Период эксплуатации инвестиционного проекта, лет	2	4
Денежный поток по годам эксплуатации проекта – всего, у.е., в т.ч. в год:	10000	11000
1-ый	6000	2000
2-ой	4000	3000
3-ий		3000
4-ый		3000

Для дисконтирования денежных сумм Проекта 1 принята оценка в размере 15 %, а Проекта 2 -12 % (в связи с более продолжительным сроком его реализации).

Задание: обоснуйте выбор руководства предприятия одного из двух проектов на основе сравнения показателей их финансово-экономической эффективности.

18. Реализация бизнес-проекта сопряжена с шестью простыми рисками $S_i (i = 1, 2, \dots, 6)$: 1 – подготовка проекта; 2 – строительство; 3 – финансирование; 4 – социальные проблемы; 5 – техническое состояние производства; 6 – экологические ограничения. По степени значимости все риски делятся на две группы: P_1 и P_2 .

Риски группы P_1 считаются приоритетными. В первую группу входят риски S_1, S_2, S_3, S_4 . Вторая группа включает риски S_5 и S_6 . Число рисков в первой группе: $M_1 = 4$, во второй – $M_2 = 2$.

По степени значимости рискам приданы веса (W_i): $W_1 = 0,4$; $W_2 = 0,2$; $W_3 = 0,15$; $W_4 = 0,12$; ; $W_5 = 0,08$; $W_6 = 0,05$. Сумма всех рисков по всем группам равна 1. Для оценки вероятности наступления событий, относящихся к каждому простому риску, были привлечены эксперты. Результаты их работы представлены в таблице. (ПК-3)

Таблица

Результаты работы экспертов по ранжированию рисков

Виды рисков	Средняя вероятность (V_i) наступления риска
S_1	0,4
S_2	0,3
S_3	0,6
S_4	0,2
S_5	0,5
S_6	0,7

Задание:

1. Определите веса простых рисков внутри групп 1 и 2.
2. Дайте балльную оценку всем рискам по их значимости.
3. Приняв за 100 общую сумму баллов по всем рискам, проранжируйте риски.
4. Назовите три наиболее существенных риска реализации данного проекта.

19. Реализация бизнес-проекта сопряжена с шестью простыми рисками $S_i (i = 1, 2, \dots, 6)$: 1 – подготовка проекта; 2 – строительство; 3 – финансирование; 4 – социальные проблемы; 5 – техническое состояние производства; 6 – экологические ограничения. По степени значимости все риски делятся на две группы: P_1 и P_2 .

Риски группы P_1 считаются приоритетными. В первую группу входят риски S_1, S_2, S_3, S_4 . Вторая группа включает риски S_5 и S_6 . Число рисков в первой группе: $M_1 = 4$, во второй – $M_2 = 2$.

По степени значимости рискам приданы веса (W_i): $W_1 = 0,4$; $W_2 = 0,2$; $W_3 = 0,15$; $W_4 = 0,12$; ; $W_5 = 0,08$; $W_6 = 0,05$. Сумма всех рисков по всем группам равна 1. Для оценки вероятности наступления событий, относящихся к каждому простому риску, были привлечены эксперты. Результаты их работы представлены в таблице: (ПК-3)

Таблица

Результаты работы экспертов по ранжированию рисков

Виды рисков	Средняя вероятность (V_i) наступления риска
S_1	0,3
S_2	0,4
S_3	0,5
S_4	0,3
S_5	0,6
S_6	0,6

Задание:

1. Определите веса простых рисков внутри групп 1 и 2.
2. Дайте балльную оценку всем рискам по их значимости.
3. Приняв за 100 общую сумму баллов по всем рискам, проранжируйте риски.
4. Назовите три наиболее существенных риска реализации данного проекта.

20. Реализация бизнес-проекта сопряжена с шестью простыми рисками $S_i (i = 1, 2, \dots, 6)$: 1 – подготовка проекта; 2 – строительство; 3 – финансирование; 4 – социальные проблемы; 5 – техническое состояние производства; 6 – экологические ограничения. По степени значимости все риски делятся на две группы: P_1 и P_2 .

Риски группы P_1 считаются приоритетными. В первую группу входят риски S_1, S_2, S_3, S_4 . Вторая группа включает риски S_5 и S_6 . Число рисков в первой группе: $M_1 = 4$, во второй – $M_2 = 2$.

По степени значимости рискам приданы веса (W_i): $W_1 = 0,4$; $W_2 = 0,2$; $W_3 = 0,15$; $W_4 = 0,12$; ; $W_5 = 0,08$; $W_6 = 0,05$. Сумма всех рисков по всем группам равна 1. Для оценки вероятности наступления событий, относящихся к каждому простому риску, были привлечены эксперты. Результаты их работы представлены в таблице: (ПК-3)

Таблица

Результаты работы экспертов по ранжированию рисков

Виды рисков	Средняя вероятность (V_i) наступления риска
S_1	0,6
S_2	0,1
S_3	0,5
S_4	0,5
S_5	0,4
S_6	0,6

Задание:

1. Определите веса простых рисков внутри групп 1 и 2.
2. Дайте балльную оценку всем рискам по их значимости.
3. Приняв за 100 общую сумму баллов по всем рискам, проранжируйте риски.

4. Назовите три наиболее существенных риска реализации данного проекта.

Дисциплина «Финансовый менеджмент главных операторов аэропортов и авиакомпаний»

21. Руководство предприятия рассматривает бизнес-планы двух альтернативных проектов. Данные, характеризующие эти проекты, приведены в таблице (ПК-5):

Показатели	Инвестиционные проекты	
	Проект 1	Прект 2
Объем инвестируемых средств, у.е.	7000	6700
Период эксплуатации инвестиционного проекта, лет	2	4
Денежный поток по годам эксплуатации проекта – всего, у.е., в т.ч. в год:	10000	11000
1-ый	6000	2000
2-ой	4000	3000
3-ий		3000
4-ый		3000

Для дисконтирования денежных сумм Проекта 1 принята оценка в размере 10 %, а Проекта 2 -12 % (в связи с более продолжительным сроком его реализации).

22. Исходные данные приведены в таблице: (ПК-7)

Показатели	Год эксплуатации проекта (t)				
	t = 0	t = 1	t = 2	t = 3	t = 4
1. Начальные инвестиционные затраты (-) и операционные денежные потоки (+, -), млн руб.	- 65780	+1 3400	+2 8800	+3 2730	+ 14600
Фактор текущей стоимости при ставке дисконтирования 12 %, коэфф.					
Текущая стоимость денежных потоков, млн руб.					
Текущая стоимость денежных потоков нарастающим итогом, млн руб.					
Ликвидационные денежные потоки, млн руб.	—	+4 7800	+3 0600	+1 8700	+ 6000
Текущая стоимость ликвидационного денежного потока, млн руб.					
Чистая текущая стоимость проекта, млн руб.					

Задание:

- рассчитайте чистую дисконтированную стоимость к концу каждого года в течение всего срока реализации проекта;
- обоснуйте оптимальный период завершения проекта.

23. Руководство предприятия рассматривает бизнес-планы двух альтернативных проектов. Данные, характеризующие эти проекты, приведены в таблице (ПК-5):

Показатели	Инвестиционные проекты	
	Проект 1	Прект 2
Объем инвестируемых средств, у.е.	7000	6700
Период эксплуатации инвестиционного проекта, лет	2	4
Денежный поток по годам эксплуатации проекта – всего, у.е., в т.ч. в год:	10500	11600
1-ый	6000	2000
2-ой	4500	3300
3-ий		3300
4-ый		3000

Для дисконтирования денежных сумм Проекта 1 принята оценка в размере 10 %, а Проекта 2 -12 % (в связи с более продолжительным сроком его реализации).

24. Исходные данные приведены в таблице (ПК-7):

Показатели	Год эксплуатации проекта (t)				
	t = 0	t = 1	t = 2	t = 3	t = 4
1. Начальные инвестиционные затраты (-) и операционные денежные потоки (+, -), млн руб.	- 62700	+1 3400	+2 8800	+3 2730	+ 12600
Фактор текущей стоимости при ставке дисконтирования 12 %, коэфф.					
Текущая стоимость денежных потоков, млн руб.					
Текущая стоимость денежных потоков нарастающим итогом, млн руб.					
Ликвидационные денежные потоки, млн руб.	—	+4 7800	+3 5600	+1 8700	+ 6000
Текущая стоимость ликвидационного денежного потока, млн руб.					
Чистая текущая стоимость проекта, млн руб.					

Задание:

- рассчитайте чистую дисконтированную стоимость к концу каждого года в течение всего срока реализации проекта;
- обоснуйте оптимальный период завершения проекта.

5.1.4 Показатели и критерии оценивания результатов сдачи государственного экзамена, а также шкалы оценивания

Государственный экзамен является составной частью государственной итоговой аттестации студентов - выпускников, проводится согласно графику учебного процесса и имеет целью проверку остаточных знаний подготовки бакалавра, обуславливающих его готовность к профессиональной деятельности.

Выпускник должен обладать глубокими профессиональными знаниями; уметь выделить проблемы и критически анализировать различные точки зрения по дисциплинам, знать важнейшие положения законодательства и нормативные акты, показать способность к абстрактному логическому мышлению, использованию методов индукции и дедукции, умение определять и расставлять приоритеты, уметь изложить собственное мнение, приводя доказательства и аргументы.

Государственный экзамен проводится в виде междисциплинарного экзамена по дисциплинам специализации в устной форме.

В программу междисциплинарного государственного экзамена по направлению подготовки прикладного бакалавриата 38.03.02 «Менеджмент», профилю подготовки «Менеджмент на воздушном транспорте» включены теоретические вопросы и практические задания, которые соответствуют содержанию программ учебных дисциплин: «Хозяйственный механизм авиапредприятий», «Менеджмент качества авиапредприятий», «Управленческие решения в системе воздушного транспорта», «Инновационный менеджмент воздушного транспорта», «Бизнес-планирование», «Финансовый менеджмент главных операторов аэропортов и авиакомпаний». Оценка уровня профессиональной подготовленности студента осуществляется через ответы на контрольные вопросы, составленные в рамках основных учебных дисциплин, включенных в состав междисциплинарного экзамена

При проведении государственного экзамена соблюдается обязательное условие о наличии не менее двух контрольных вопросов и одного практического задания в каждом билете.

Экзаменационные билеты к государственному экзамену утверждаются заведующим выпускающей кафедры 20 «Менеджмента», хранятся на кафедре в запечатанном конверте. Доступ студентов к экзаменационным билетам является закрытым.

В критерии оценивания, определяющие уровень и качество подготовки выпускника, его профессиональные компетенции, входят:

- уровень готовности к осуществлению основных видов профессиональной деятельности в соответствии с квалификационной характеристикой;
- уровень освоения выпускником материала, предусмотренного рабочими программами дисциплин;

- уровень знаний и умений, позволяющий решать типовые задачи профессиональной деятельности;
- обоснованность, четкость, полнота изложения ответов;
- уровень информационной и коммуникативной культуры.

Шкалы оценивания государственного экзамена по направлению подготовки 38.03.02 «Менеджмент», профиль «Менеджмент на воздушном транспорте»

Шкалы оценивания	Критерии оценивания
Положительные результаты (100-60 баллов)	
91 – 100 отлично	<p><i>Максимальный балл (100) ставится за полный правильный ответ на вопрос: продемонстрированы глубокие и точные знания по теории и практике менеджмента; специфике управленческих технологий на воздушном транспорте; показано знание основ зарубежной и отечественной нормативно-правовой базы; продемонстрированы аналитические навыки при оценке проблем реализации функциональных стратегий; дана характеристика передового зарубежного и отечественного опыта менеджмента на воздушном транспорте; продемонстрированы основные профессиональные навыки – умение формулировать научную проблему, аргументировано излагать материал, выявлять причинно-следственные связи, делать обоснованные выводы; формулировать свою точку зрения; сравнивать и анализировать различные управленческие концепции, показывая их сильные и слабые стороны; на все дополнительные вопросы даны исчерпывающие ответы.</i></p> <p><i>От 1 до 3 баллов может быть снижено за 1-2 несущественные фактические ошибки.</i></p> <p><i>До 5-7 баллов может быть снижено за 3-4 несущественные фактические ошибки, неточности при ответе на дополнительные вопросы.</i></p> <p><i>Минимальный балл (91) ставится за 5-6 несущественных фактических ошибок, 1-2 несущественные ошибки при ответах на дополнительные вопросы.</i></p>
71 – 90 хорошо	<p><i>Максимальный балл (90) ставится за неполный правильный ответ на вопрос: пропущены 1-2 важных</i></p>

Шкалы оценивания	Критерии оценивания
	<p>момента, отражающие суть вопроса, события, названия нормативно-правовых актов; не на все дополнительные вопросы даны исчерпывающие ответы.</p> <p><i>До 5-8 баллов</i> может быть снижено: допущены 1-2 несущественные фактические ошибки.</p> <p><i>До 10-15 баллов</i> может быть снижено: допущены 3-4 несущественные фактические ошибки и продемонстрировано фрагментарное знание излагаемого вопроса.</p> <p><i>Минимальный балл (71)</i> ставится: допущены 3-4 несущественные фактические ошибки, продемонстрированы отдельные элементы основных профессиональных навыков.</p>
<p>60 - 70 удовлетворительно</p>	<p><i>Максимальный балл (70)</i> ставится: основной фактический материал изложен без серьезных ошибок; не названы конкретные технологии и методы решения управленческих задач; продемонстрированы отдельные элементы профессиональных навыков.</p> <p><i>До 5 баллов</i> может быть снижено: основной фактический материал изложен с несущественными ошибками; не продемонстрировано знание опыта управленческой работы; продемонстрированы отдельные элементы профессиональных навыков.</p> <p><i>До 10 баллов (вплоть до минимального – 60)</i> может быть снижено, если основной фактический материал изложен с несущественными ошибками; не представлено знание опыта в области менеджмента на воздушном транспорте; продемонстрированы лишь отдельные элементы профессиональных навыков.</p>
<p>Отрицательные результаты – «неудовлетворительно» (менее 60 баллов)</p>	
<p>51 – 59</p>	<p>Фактический материал изложен в недостаточном объеме, с неточностями и отдельными существенными ошибками, ответ в недостаточной степени аргументирован, продемонстрировано незнание теории и практики менеджмента на воздушном</p>

Шкалы оценивания	Критерии оценивания
	транспорте, фрагментарное представление о технологических процессах на воздушном транспорте, продемонстрированы отдельные элементы профессиональных навыков, знания по общим теоретическим вопросам менеджмента поверхностны, затруднения в обобщающих выводах, не даны четкие ответы на дополнительные вопросы.
41 – 50	Фактический материал излагается в виде тезисов, ответ слабо аргументирован, содержатся неточности и существенные ошибки, незнание теории и практики менеджмента, слабо проявляются элементы профессиональных навыков.
31 – 40	Фактический материал излагается неполно, бессистемно, в ответе содержатся неточности и существенные ошибки, незнание теории и практики менеджмента, слабо проявляются элементы профессиональных навыков.
21 – 30	Недостаточное понимание смысла вопроса, знание фактического материала фрагментарно, материал излагается бессистемно, незнание теории и практики менеджмента, крайне слабо проявляются элементы профессиональных навыков.
11 – 20	Недостаточно точное понимание смысла вопроса, знание фактического материала фрагментарно, незнание теории и практики менеджмента, отсутствуют элементы профессиональных навыков.
1 – 10	Полное непонимание смысла вопроса, излагаемый фактический материал не имеет отношения к вопросу, полное незнание теории и практики менеджмента, отсутствуют элементы профессиональных навыков.
0 баллов	Отказ отвечать на вопросы

5.2 Фонд оценочных средств для оценки защиты выпускной квалификационной работы

5.2.1 Сформированность компетенций выпускника

Оценка уровня сформированности компетенций осуществляется на основе знаний, умений и владений навыками и/или опытом деятельности в соответствии с требованиями ФГОС по освоению компетенций для соответствующей образовательной программы.

Перечень компетенций, сформированность которых оценивается по результатам выпускной квалификационной работы, выполнение которой направлено на демонстрацию уровня подготовленности выпускника к самостоятельной профессиональной деятельности:

Универсальные компетенции (УК):

Способен осуществлять поиск, критический анализ и синтез информации, применять системный подход для решения поставленных задач (УК-1)

Способен определять круг задач в рамках поставленной цели и выбирать оптимальные способы их решения, исходя из действующих правовых норм, имеющихся ресурсов и ограничений (УК-2)

Способен осуществлять социальное взаимодействие и реализовывать свою роль в команде (УК-3)

Способен осуществлять деловую коммуникацию в устной и письменной формах на государственном языке Российской Федерации и иностранном(ых) языке(ах) (УК-4)

Способен воспринимать межкультурное разнообразие общества в социально-историческом, этическом и философском контекстах (УК-5)

Способен управлять своим временем, выстраивать и реализовывать траекторию саморазвития на основе принципов образования в течение всей жизни (УК-6)

Способен поддерживать должный уровень физической подготовленности для обеспечения полноценной социальной и профессиональной деятельности (УК-7)

Способен создавать и поддерживать в повседневной жизни и в профессиональной деятельности безопасные условия жизнедеятельности для сохранения природной среды, обеспечения устойчивого развития общества, в том числе при угрозе и возникновении чрезвычайных ситуаций и военных конфликтов (УК-8)

Способен использовать базовые дефектологические знания в социальной и профессиональной сферах (УК-9)

Способен принимать обоснованные экономические решения в различных областях жизнедеятельности (УК-10)

Способен формировать нетерпимое отношение к коррупционному поведению (УК-11)

Общепрофессиональных компетенций (ОПК):

Способен решать профессиональные задачи на основе знаний (на промежуточном уровне) экономической, организационной и управленческой теории (ОПК-1)

Способен осуществлять сбор, обработку и анализ данных, необходимых для решения поставленных управленческих задач, с использованием современного инструментария и интеллектуальных информационно-аналитических систем (ОПК-2)

Способен разрабатывать обоснованные организационно-управленческие решения с учетом их социальной значимости, содействовать их реализации в условиях сложной и динамичной среды и оценивать их последствия (ОПК-3)

Способен выявлять и оценивать новые рыночные возможности, разрабатывать бизнес-планы создания и развития новых направлений деятельности и организаций (ОПК-4)

Способен использовать при решении профессиональных задач современные информационные технологии и программные средства, включая управление крупными массивами данных и их интеллектуальный анализ (ОПК-5)

Профессиональных компетенций (ПК):

Способен и готов к управлению персоналом воздушного транспорта (ПК-1)

Владеет навыками работы в коллективе авиапредприятия, умеет выстраивать эффективные коммуникации с коллегами и руководством (ПК-2)

Владеет навыками разработки продуктовой и технологической стратегии, дорожной карты цифровой трансформации, применительно к авиатранспортному производству (ПК-3)

Владеет современными формами анализа, в том числе связанными с обработкой данных в цифровом виде, выполнения производственной программы по объемам производства и качеству продукции, производительности труда, эффективности использования основных и оборотных средств, ритмичности производства организаций системы воздушного транспорта (ПК-4)

Способен находить успешные нестандартные решения в меняющемся контексте, в том числе в условиях турбулентной цифровой трансформации, создавать среду, благоприятную для генерации и развития идей, поддерживать инновационную и созидательную деятельность для решения проблем, не имеющих подходящего стандартного решения оптимизации продуктов, процессов, процедур системы воздушного транспорта (ПК-6)

Способен применять современные методы анализа, в том числе связанные с обработкой данных в цифровом виде, для осуществления текущего и итогового контроля, оценки и коррекции планов производственно-хозяйственной деятельности структурного подразделения организаций системы воздушного транспорта (ПК-7)

Способен и готов к документированию управленческой деятельности на воздушном транспорте (ПК-8)

Способен анализировать внешнюю среду организаций воздушного транспорта, выявлять и анализировать рыночные и специфические риски, а также анализировать поведение потребителей производимой услуги и формирование спроса на основе знания экономических основ поведения организаций, структуры рынка и конкурентной среды отрасли (ПК-9)

Способен эффективно работать в экосистеме цифровой экономики функционирующей на основе автоматизированной обработки больших объемов информации при принятии управленческих решений (ПК-10)

Способен обеспечивать сопровождение внутреннего электронного документооборота авиапредприятия, в части ведения баз данных управления операционной, производственной, инновационной деятельности организаций воздушного транспорта (ПК-11)

Способен создавать и использовать совокупность информационных ресурсов, на цифровых платформах для работы с данными, web-приложениями, промышленным интернетом, интернетом вещей для расширения внутренних и внешних связей, обмена опытом при реализации проектов, направленных на развитие организаций воздушного транспорта (ПК-12)

Способен моделировать бизнес-процессы и использовать методы цифровых трансформаций бизнес-процессов в практической деятельности организаций воздушного транспорта (ПК-13)

Способен применять основные принципы, стандарты и цифровые методы финансового учета для формирования учетной политики и финансовой отчетности организаций воздушного транспорта, навыков управления затратами и принятия решений на основе данных управленческого учета (ПК-14)

Способен использовать современные инструменты принятия решений на основе анализа данных, искусственного интеллекта, платформенных решений для цифровой трансформации бизнес-процессов, оценки инвестиционных проектов, финансового планирования и прогнозирования с учетом роли финансовых рынков и институтов (ПК-16)

Способен использовать стандарты и методологии проектирования и построения организационной архитектуры для создания и развития новых предпринимательских структур в системе воздушного транспорта в условиях цифровой трансформации (ПК-18)

Владеет навыками управления предпринимательской деятельностью организаций воздушного транспорта с целью эффективного использования предпринимательской инициативы каждого участника проекта (ПК-19)

Способен разрабатывать организационно-распорядительную документацию для эффективного проектирования деятельности новых бизнес-структур отрасли (ПК-20)

5.2.2 Примерный перечень тем выпускных квалификационных работ

1. Стратегия формирования рациональной сети воздушных линий авиакомпания (на примере конкретной авиакомпании)
2. Финансовая стратегия авиакомпании (на примере конкретной авиакомпании)
3. Стратегия создания аэропорта-хаба грузовых транзитных перевозок в структуре международных воздушных линий РФ
4. Разработка рациональной системы оперативного управления авиакомпанией и структуры ЦОУ в аэропорту базирования (на примере конкретной авиакомпании)

5. Стратегия развития регионального международного аэропорта РФ (на примере конкретного аэропорта)
6. Стратегия развития авиации общего назначения и субъектах Федерации РФ
7. Формирование стратегии управления тарифами пассажирских авиаперевозок
8. Разработка проекта управленческих решений повышения эффективности деятельности авиатранспортного предприятия (на примере конкретной авиакомпании или аэропорта)
9. Разработка проекта расширения парка воздушных судов и сети авиалиний авиатранспортного предприятия (на примере конкретной авиакомпании)
10. Разработка проекта повышения эффективности оперативного управления авиатранспортного производства (на примере конкретной авиакомпании или аэропорта)
11. Разработка проекта оптимизации производственных мощностей авиатранспортного производства (на примере конкретной авиакомпании или аэропорта)
12. Разработка проекта модернизации инфраструктуры авиатранспортного производства (на примере конкретной авиакомпании или аэропорта)
13. Разработка стратегии повышения качества наземного обслуживания на примере главного оператора аэропорта
14. Разработка стратегии повышения качества обслуживания пассажиров на примере главного оператора аэропорта
15. Разработка стратегии повышения качества обслуживания пассажиров на борту воздушного судна на примере авиакомпании
16. Разработка стратегии повышения качества предоставляемых услуг по заправке ВС на примере конкретного оператора ТЗК
17. Разработка стратегии повышения качества предоставляемых услуг по бортовому питанию на примере конкретного оператора кейтеринга
18. Использование технологии блокчейн для управления авиатранспортным производством на конкретном предприятии воздушного транспорта
19. Использование технологий искусственного интеллекта в менеджменте конкретного предприятия воздушного транспорта
20. Внедрение информационной системы ЕСМ-класса (Enterprise Content Management systems) на конкретном предприятии воздушного транспорта
22. Внедрение информационной системы ERP-класса (Enterprise Resource Planning) на конкретном предприятии воздушного транспорта
23. Стратегия разработки и реализации корпоративной культуры на авиапредприятиях.
24. Исследование социально-психологических аспектов корпоративной культуры организаций воздушного транспорта.
25. Анализ социально-психологических и личностных компонентов корпоративной культуры на воздушном транспорте.

26. Анализ основных критериев лидерства компаний и типов компаний-лидеров.

27. Анализ основных социальных технологий формирования корпоративной репутации авиапредприятий

28. Формирование эффективной сети воздушных линий авиакомпании (на примере конкретной авиакомпании)

29. Организация системы технического обслуживания воздушных судов авиакомпаний (на примере конкретной авиакомпании).

30. Модель и система управления компанией по наземному обслуживанию ВС (хэндлингу).

Требования к выпускным квалификационным работам и порядку их выполнения приведены в следующих документах:

«Положение о разработке, утверждении и реализации образовательных программ высшего образования — программ бакалавриата, программ специалитета, программ магистратуры (в редакции приказа и. о. ректора от 27.02.2020 № 02-2-029/3)»

5.2.3 Показатели и критерии оценивания результатов выпускной квалификационной работы, а также шкала оценивания

Итоговая оценка результатов выполнения ВКР осуществляется членами государственной экзаменационной комиссии (далее ГЭК). Члены ГЭК оценивают ВКР на основании уровня сформированности компетенций выпускника, который он демонстрирует на защите, оценки руководителя ВКР, а также на основании соответствия дополнительным показателям качества подготовки и защиты ВКР, а именно:

- обоснованность актуальности проблемы;
- соответствие содержания теоретической и практической части заданию;
- достоверность и обоснованность полученных эмпирических результатов;
- качество структуры работы (логичность, адекватность поставленным целям, убедительность выводов);
- аккуратность и грамотность оформления;
- способность легко ориентироваться в материале и самостоятельность суждений в ходе защиты ВКР;
- качество доклада и презентации на защите;
- самостоятельность (оригинальность) работы.

Результаты определяются по четырехбалльной шкале оценками «отлично», «хорошо», «удовлетворительно», «неудовлетворительно».

Шкалы и критерии оценивания уровня сформированности компетенций «ОТЛИЧНО»:

- доклад структурирован, раскрывает причины выбора темы и ее актуальность, цель, задачи, предмет, объект исследования, логику получения каждого вывода; в заключительной части доклада показаны перспективы и задачи дальнейшего исследования данной темы, освещены вопросы практического применения и внедрения результатов исследования в практику;

- ВКР выполнена в соответствии с целевой установкой, структура и содержание отвечают предъявляемым требованиям кафедры, работа характеризуется логичным, последовательным, грамотным изложением материала с соответствующими выводами и обоснованными предложениями, во время выполнения ВКР студент проявил самостоятельность и творческий подход, внес собственный вклад в решение проблемы, оформление ВКР соответствует стандарту;

- представленный демонстрационный материал высокого качества в части оформления и полностью соответствует содержанию ВКР и доклада;

- ответы на вопросы членов ГЭК показывают глубокое знание исследуемой проблемы, подкрепляются ссылками на соответствующие литературные источники, выводами и расчетами из ВКР, демонстрируют самостоятельность и глубину изучения проблемы студентом;

- отзыв руководителя на ВКР не содержит принципиальных замечаний;

- результат оценки уровня сформированности компетенций (в соответствии с оценочными листами членов ГЭК) составляет от 4,75 до 5 баллов.

«ХОРОШО»:

- доклад структурирован, допускаются одна-две неточности при раскрытии причин выбора и актуальности темы, цели, задач, предмета, объекта исследования, но эти неточности устраняются при ответах на дополнительные уточняющие вопросы;

- ВКР выполнена в соответствии с целевой установкой, отвечает предъявляемым требованиям и оформлена в соответствии со стандартом, во время выполнения ВКР студент проявил самостоятельность и творческий подход, допускаются незначительные структурные недостатки и отклонения в логике изложения;

- представленный демонстрационный материал хорошего качества в части оформления и полностью соответствует содержанию ВКР и доклада;

- ответы на вопросы членов ГЭК показывают хорошее владение материалом, подкрепляются выводами и расчетами из ВКР, однако содержат некоторые неточности и/или недостаточную глубину анализа объекта и предмета исследования;

- выводы в отзыве руководителя на ВКР без замечаний или содержат незначительные замечания, которые не влияют на полноту раскрытия темы;

- результат оценки уровня сформированности компетенций (в соответствии с оценочными листами членов ГЭК) составляет от 3,75 до 4,75 баллов.

«УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО»:

– доклад недостаточно структурирован, допускаются неточности при раскрытии причин выбора и актуальности темы, цели, задач, предмета, объекта исследования;

– ВКР выполнена в соответствии с целевой установкой, но не в полной мере отвечает предъявляемым требованиям;

– представленный демонстрационный материал удовлетворительного качества в части оформления и в целом соответствует содержанию ВКР и доклада;

– ответы на вопросы членов ГЭК носят недостаточно полный и аргументированный характер, не раскрывают до конца сущности вопроса, слабо подкрепляются выводами и расчетами из ВКР, показывают недостаточную самостоятельность и глубину изучения проблемы студентом;

– выводы в отзыве руководителя на ВКР содержат замечания, указывают на недостатки, которые не позволили студенту в полной мере раскрыть тему;

– результат оценки уровня сформированности компетенций (в соответствии с оценочными листами членов ГЭК) составляет от 2,75 до 3,75 баллов.

«НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО»:

– доклад недостаточно структурирован, допускаются существенные неточности при раскрытии причин выбора и актуальности темы, цели, задач, предмета, объекта исследования, эти неточности не устраняются в ответах на дополнительные вопросы;

– ВКР не отвечает предъявляемым требованиям;

– представленный демонстрационный материал низкого качества в части оформления и не соответствует содержанию ВКР и доклада;

– ответы на вопросы членов ГЭК носят неполный характер, не раскрывают сущности вопроса, не подкрепляются выводами и расчетами из ВКР, показывают недостаточную самостоятельность и глубину изучения проблемы студентом.

– выводы в отзыве руководителя на ВКР содержат существенные замечания, указывают на недостатки, которые не позволили студенту раскрыть тему;

– результат оценки уровня сформированности компетенций (в соответствии с оценочными листами членов ГЭК) составляет от 2 до 2,75 баллов.

В качестве методических материалов, определяющих процедуру оценивания результатов освоения образовательной программы, используется «Положение о государственной итоговой аттестации по образовательным программам высшего образования – программам бакалавриата, программам специалитета и программам магистратуры в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации».

6. Учебно-методическое и информационное обеспечение государственной итоговой аттестации

а) основная литература:

а) основная литература:

1. **Менеджмент на транспорте:** учеб. пособ. для вузов. Допущ. Минобр. РФ [Текст] / Громов Н.Н., ред. - 4-е изд., стереотип. — М.: Академия, 2008. — 528с. — ISBN 978-5-7695-4924-3. Количество экземпляров 25

2. 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 978-5-16-003469-0. Количество экземпляров 25.

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

4. **Хозяйственный механизм авиатранспортных предприятий.** Учебное пособие. Часть II. Главные операторы аэропортов. [Текст]/Под ред. В. Маслакова — СПб.: Питер 2021. — 384 с. ISBN 978-5-4461-1709-1 Количество экземпляров 500.

5. Леонтьева, Л. С. **Производственный менеджмент:** учебник и практикум для прикладного бакалавриата [Электронный ресурс] / Л. С. Леонтьева [и др.]; под ред. Л. С. Леонтьевой, В. И. Кузнецова. — М.: Издательство Юрайт, 2015. — 305 с. — (Серия: Бакалавр. Прикладной курс). — ISBN 978-5-9916-5257-5. — Режим доступа: www.biblio-online.ru/book/9671272B-3314-45AB-B0AB-54D31F27A367, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

б) дополнительная литература:

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

7. Иванов, И. Н. **Производственный менеджмент. Теория и практика в 2 ч. Часть 1.:** учебник для академического бакалавриата [Электронный ресурс] / И. Н. Иванов [и др.]; под ред. И. Н. Иванова. — М.: Издательство Юрайт, 2017. — 404 с. — (Серия: Бакалавр. Академический курс). — ISBN 978-5-534-00015-3. — Режим доступа: www.biblio-online.ru/book/D2F80351-CD84-4E7A-8EA4-8CDBF486C080, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

8. Иванов, И. Н. **Производственный менеджмент. Теория и практика в 2 ч. Часть 2.:** учебник для академического бакалавриата [Электронный ресурс] / И. Н. Иванов [и др.]; под ред. И. Н. Иванова. — М.: Издательство Юрайт, 2017. — 174 с. — (Серия: Бакалавр. Академический курс). — ISBN 978-5-534-00017-7. — Режим доступа: www.biblio-online.ru/book/36F2AF1B-7EE8-4891-B108-0A94840D912E, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

9. **Информационные системы управления производственной компанией :** учебник и практикум для вузов [Электронный ресурс / под редакцией Н. Н. Лычкиной. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 249 с. — (Высшее

образование). — ISBN 978-5-534-00764-0. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <http://biblio-online.ru/bcode/450445> (дата обращения: 22.01.2021).

10. **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 5-88186-417-4. Количество экземпляров 20

11. Мардас, А. Н. **Теория организации:** учеб. пособие для прикладного бакалавриата [Электронный ресурс] / А. Н. Мардас, О. А. Гуляева. — 2-е изд., испр. и доп. — М.: Издательство Юрайт, 2016. — 128 с. — (Серия: Бакалавр. Прикладной курс). — ISBN 978-5-9916-8182-7. — Режим доступа: www.biblio-online.ru/book/8F96F094-D40A-4694-B2F4-4FD89A9C63EF, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

12. **Федеральные авиационные правила "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил"** [Электронный ресурс]. — Утверждены [приказом](#) Министерства транспорта РФ от 13 августа 2015 г. № 246.— Режим доступа: <http://base.garant.ru/71216992/#-ixzz5PZGAARqN>, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

13. **Правила обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах** [Электронный ресурс]. — Утверждены [постановлением](#) Правительства РФ от 22 июля 2009 г. № 599. — Режим доступа: <http://base.garant.ru/12168581/>, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

14. **Федеральные авиационные правила "Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов"** [Электронный ресурс]. — Утверждены [приказом](#) Министерства транспорта РФ от 25 августа 2015 г. № 262. — Режим доступа: <http://base.garant.ru/71220192/>, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

15. **Федеральные авиационные правила "Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил"** [Электронный ресурс]. — Утверждены [приказом](#) Министерства транспорта РФ от 25 сентября 2015 г. № 286 — Режим доступа: <http://base.garant.ru/71232104-/#ixzz5PZJQh-Mna>, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

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

16. **Универсальная библиотека онлайн** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.biblioclub.ru/>, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

17. **Научная электронная библиотека** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.elibrary.ru>, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

18. **Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.favt.ru/>, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

19. **Официальный сайт Федерального авиационного агентства США** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.faa.gov/>, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

20. **Официальный сайт Европейского агентства авиационной безопасности** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.easa.europa.eu/>, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

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

21. **Справочная система ГАРАНТ (интернет-версия)**. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.garant.ru/iv>, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

22. **Справочная система Консультант Плюс**. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.consultant.ru/online>, свободный, (дата обращения 10.01.2021)

7. Материально-техническое обеспечение государственной итоговой аттестации

Учебная аудитория кафедры 20 «Менеджмента» № 481: мультимедийный проектор, экран, компьютер с подключением к локальной сети университета и выходом в интернет, столы аудиторные, стулья, доска аудиторная.

Аудитория для самостоятельной работы кафедры 20 «Менеджмента № 458»: принтер, персональные компьютеры с подключением к интернету, к локальной сети университета, автоматизированной библиотечной информационной и электронной библиотечной системам, столы аудиторные, стулья.

Программное обеспечение:

ПакетMSOffice, MicrosoftWindows, корпоративные базы данных, программное обеспечение кафедры 20 «Менеджмента».

Программа государственной итоговой аттестации составлена в соответствии с требованиями ФГОС ВО по направлению подготовки 38.03.02 «Менеджмент».

Программа рассмотрена и утверждена на заседании кафедры № 20 «Менеджмента» « 26 » *май* 2021 года, протокол № 7.

Разработчики:		Маслаков В.П.
<u>д.т.н., доцент</u>		
<u>доцент</u>		Брагин В.А.
<u>к.т.н.</u>		Жуков В.Е.
<u>к.э.н.</u>		Калинин И.А.
<u>к.т.н., доцент</u>		Рожко М.К.

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

 Маслаков В.П.

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

 Маслаков В.П.

Программа рассмотрена и одобрена на заседании Учебно-методического совета Университета « 16 » *06* 2021 года, протокол № 7.