

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)  
ФГБОУ ВО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»  
(ФГБОУ ВО СПбГУ ГА)**



**УТВЕРЖДАЮ**

Ю.Ю. Михальчевский

17 июль 2021 года

**РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ**

**Хозяйственный механизм главных операторов аэропортов и  
авиакомпаний**

Направление подготовки

**40.03.01 Юриспруденция**

Профиль

**Правовое обеспечение деятельности системы воздушного транспорта**

Квалификация выпускника

**бакалавр**

Форма обучения

**очная**

Санкт-Петербург

2021

## **1 Цели освоения дисциплины**

Целями освоения дисциплины «Хозяйственный механизм главных операторов аэропортов и авиакомпаний» являются:

–изучение структуры и практики функционирования хозяйственных механизмов главного оператора аэропорта и авиакомпании, как предприятий (хозяйствующих субъектов) воздушного транспорта;

–выработка у студентов навыков применения законодательства, Федеральных Законов и нормативных правовых актов Российской Федерации для эффективной эксплуатации объектов инфраструктуры указанных хозяйствующих субъектов.

–формирование знаний, умений, навыков, обеспечивающих формирование компетенций для эффективной реализации функций управления в авиапредприятиях.

Задачами освоения дисциплины определены следующие знания, умения и навыки:

– изучения и использования хозяйственного механизма авиакомпании, как хозяйствующего субъекта конкурентной среды;

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

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

- изучения и использование системы аэропортовой деятельности (САД), как одной из подсистем хозяйственного механизма главного оператора аэропорта;

- изучения и использования систем регулирования рыночных отношений, как подсистем хозяйственных механизмов главного оператора аэропорта и авиакомпании;

- изучения и использования системы финансово-хозяйственной деятельности, как одной из подсистем хозяйственного механизма главного оператора аэропорта;

- разработки стратегий и программ повышения эффективности управления авиапредприятиями.

Дисциплина «Хозяйственный механизм авиапредприятий» обеспечивает подготовку обучающегося к решению задач правоприменительного типа деятельности.

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

Дисциплина «Хозяйственный механизм главных операторов аэропортов и авиакомпаний» в соответствии с учебным планом бакалавриата направления подготовки 40.03.01 «Юриспруденция», профиль «Правовое обеспечение

деятельности системы воздушного транспорта» относится к дисциплинам части, формируемой участниками образовательных отношений, и является дисциплиной по выбору (Б1. В. ДВ.03.02)

Дисциплина базируется на знаниях, ранее приобретенных студентами при изучении предшествующих дисциплин: «Административное право», «Воздушное право», «Тайм-менеджмент для юриста». «Транспортное право», «Государственное регулирование деятельности хозяйствующих субъектов воздушного транспорта», «Экономика воздушного транспорта», «Финансовое право», «Договорно-правовое обеспечение деятельности предприятий воздушного транспорта», «Бухгалтерский учет и налогообложение на воздушном транспорте»

Дисциплина «Хозяйственный механизм главных операторов аэропортов и авиакомпаний» является обеспечивающей для производственной (преддипломной) практики, подготовки к сдаче и сдачи государственного экзамена, подготовки к процедуре защиты и защиты выпускной квалификационной работы.

Дисциплина изучается в седьмом семестре.

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

Процесс освоения дисциплины «Хозяйственный механизм главных операторов аэропортов и авиакомпаний» направлен на формирование следующих компетенций.

Код компетенции / индикатора	Результат обучения: наименование компетенции; индикаторы компетенции
<b>УК-10</b>	<b>Способен принимать обоснованные экономические решения в различных областях жизнедеятельности</b>
ИД <sup>1</sup> <sub>УК10</sub>	Владеет основами экономической и финансовой грамотности, понимает сущность рациональной организации хозяйственной деятельности в современном обществе.
ИД <sup>2</sup> <sub>УК10</sub>	Экономически обосновывает принятые решения, в том числе в профессиональной деятельности
<b>ПК-4</b>	<b>Способен к применению законодательства, регулирующего транспортные отношения, при осуществлении транспортных технологических процессов, взаимодействии со сторонами транспортных отношений и третьими лицами</b>
ИД <sup>3</sup> <sub>ПК4</sub>	Применяет нормы гражданского, административного, налогового, трудового, транспортного, воздушного и других отраслей права в общественных отношениях,

Код компетенции / индикатора	Результат обучения: наименование компетенции; индикаторы компетенции
	возникающих в процессе функционирования транспортного комплекса по видам транспорта
ИД <sup>Э</sup> <sub>ТМС</sub>	Осуществляет юридическую оценку событиям и действиям, порождающим, изменяющим или прекращающим правоотношения с хозяйствующими субъектами транспорта, контроль за соблюдением хозяйствующими субъектами воздушного транспорта, установленного законодательством и локальными нормативными актами организации порядка транспортных операций и технологических процессов
<b>ПК-5</b>	<b>Способен к анализу производственной, финансовой и иной информации при принятии управленческих решений, путем их адаптации к конкретным задачам управления на предприятиях воздушного транспорта</b>
ИД <sup>Э</sup> <sub>ТМС</sub>	Оценивает эффективность принятия решений в управлении операционной и финансово-хозяйственной деятельности авиапредприятий в рамках профессиональных задач, проводит оценку рисков производственно-хозяйственной и финансовой деятельности авиапредприятий, в том числе в условиях антикризисного управления.
ИД <sup>Э</sup> <sub>ТМС</sub>	Контролирует выполнение требований законодательства, нормативных документов по организации производственно-хозяйственной и финансовой деятельности авиапредприятий, в том числе в условиях антикризисного управления

Планируемые результаты изучения дисциплины.

**Знать:**

- методы синтеза комплексной модели авиакомпании и главного оператора аэропорта;
- модели структур хозяйственных механизмов авиакомпании и главного оператора аэропорта;
- методы организационного проектирования авиапредприятий;
- организацию систем стратегического планирования авиакомпании и главного оператора аэропорта;
- методы управленческого обследования авиапредприятий;
- методы выбора генеральной и функциональных стратегий авиапредприятия;
- методы ликвидации стратегического разрыва.

- методы выбора финансовой стратегии авиапредприятия в качестве функциональной;
- показатели и методы оценки воздействия макроэкономической среды на функционирование мировой и национальных систем воздушного транспорта;
- экономические основы поведения авиапредприятий на рынках воздушных перевозок различной структуры;
- закономерности и тенденции возникновения спроса на формирование новых предприятий ВТ, в том числе предприятий инфраструктуры.

**Уметь:**

- использовать методы организационного проектирования для разработки реальных структур управления авиапредприятий;
- выполнять управленческое обследование авиапредприятий;
- выполнять сравнительный анализ показателей эффективности управления и конкурентоспособности авиапредприятий, оценивать их динамику;
- формулировать цели и задачи авиапредприятия;
- разрабатывать бизнес-модели создания и развития новых форм предоставления авиатранспортных услуг (АТУ);
- разрабатывать бизнес-планы создания и развития новых предприятий воздушного транспорта (ВТ);
- анализировать и прогнозировать спрос на формирование новых предприятий ВТ, в том числе предприятий инфраструктуры.

**Владеть:**

- навыками организационного проектирования авиапредприятий;
- навыками управленческого обследования авиапредприятий;
- навыками формулирования целей и задач авиапредприятия;
- навыками организации системы стратегического планирования авиакомпании и главного оператора аэропорта;
- инструментами оценки качества разработки проектов развития новых форм предоставления АТУ;
- навыками бизнес-планирования создания и развития новых предприятий воздушного транспорта (ВТ);
- навыками анализа и прогнозирования спроса на формирование новых предприятий ВТ, в том числе предприятий инфраструктуры

#### **4 Объем дисциплины и виды учебной работы**

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

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

## 5 Содержание дисциплины

### 5.1 Соотнесения тем дисциплины и формируемых компетенций

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции			Образовательные технологии	Оценочные средства
		УК-10	ПК-4	ПК-5		
Тема 1. Комплексная модель авиатранспортного предприятия	6	+			ВК, Л, СРС, ПЗ	УО
Тема 2. Структурно - функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта	4	+		+	ПЗ, СРС	УО
Тема 3. Система транспортного обеспечения авиаперевозок авиакомпании	6	+	+	+	Л, ПЗ, СРС	Дд
Тема 4. Организационная структура и структура управления авиапредприятия	8	+	+	+	Л, ПЗ, СРС	Дд

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции			Образовательные технологии	Оценочные средства
		УК-10	ПК-4	ПК-5		
Тема 5. Эксплуатационные ограничения при эксплуатации воздушных линий (ВЛ) воздушными судами (ВС) авиакомпаний	8	+	+	+	ПЗ, СРС	УО
Тема 6. Система аэропортовой деятельности главного оператора аэропорта (ГОВА)	10		+	+	Л, ПЗ, РКС, СРС	Т
Тема 7. Экономическое поведение главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии воздушного транспорта	12		+	+	Л, ПЗ, СРС	Т
Тема 8. Функционирование авиакомпании на рынках услуг по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов (ТО и Р ВС)	8	+	+	+	ПЗ, РКС, СРС	Т, СЗ
Тема 9. Система коммерческой деятельности (маркетинга) как элемент хозяйственного механизма авиакомпании	10	+	+	+	Л, ПЗ, РКС, СРС	Т, СЗ
Тема 10. Системы и инструменты оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией ВС авиакомпании и главного оператора аэропорта	12		+	+	Л, ПЗ, СРС	Дд
Тема 11. Финансово-экономическая модель	6	+	+	+	ПЗ, СРС	Т

Темы дисциплины	Количество часов	Компетенции			Образовательные технологии	Оценочные средства
		УК-10	ПК-4	ПК-5		
функционирования как инструмент повышения эффективности авиатранспортных предприятий						
Всего по дисциплине	90					
Промежуточная аттестация	18	3				
Итого по дисциплине	108					

Сокращения: Л – лекции, ПЗ – практическое занятие, РКС – разбор конкретных ситуаций, СРС – самостоятельная работа студента, ВК– входной контроль, УО – устный опрос, Т – тестирование, Дд – доклад, СЗ – ситуационная задача, З– зачет.

## 5.2 Темы дисциплины и виды занятий

№ темы	Наименование темы дисциплины	Л	ПЗ	С	ЛР	СРС	Всего часов
1	Комплексная модель авиатранспортного предприятия	2	2	—	—	2	6
2	Структурно - функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта	—	2	—	—	2	4
3	Система транспортного обеспечения авиаперевозок авиакомпании	2	2	—	—	2	6
4	Организационная структура и структура управления авиапредприятия	2	2	—	—	4	8
5	Эксплуатационные ограничения при эксплуатации воздушных линий (ВЛ) воздушными судами (ВС) авиакомпаний	—	4	—	—	4	8

№ темы	Наименование темы дисциплины	Л	ПЗ	С	ЛР	СРС	Всего часов
6	Система аэропортовой деятельности главного оператора аэропорта (ГОВА)	2	4	—	—	4	10
7	Экономическое поведение главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии воздушного транспорта	2	2	—	—	8	12
8	Функционирование авиакомпании на рынках услуг по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов (ТО и Р ВС)	—	4	—	—	4	8
9	Система коммерческой деятельности (маркетинга) как элемент хозяйственного механизма авиакомпании	2	2	—	—	6	10
10	Системы и инструменты оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией ВС авиакомпании и главного оператора аэропорта	2	2	—	—	8	12
11	Финансово-экономическая модель функционирования как инструмент повышения эффективности авиатранспортных предприятий	—	2	—	—	4	6
Итого по дисциплине		14	28	—	—	48	90

Сокращения: Л – лекции; ПЗ – практическое занятие; СРС – самостоятельная работа студента, С–семинары, ЛР – лабораторная работа,

### 5.3 Содержание дисциплины

#### Тема 1. Комплексная модель авиатранспортного предприятия

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. Определения и классификация аэропортов и авиакомпаний.

## **Тема 2. Структурно - функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта**

Синтез системы управления авиакомпанией как процесс формирования экономической гомеостатической системы. Блок-схема структурно-функциональной модели хозяйственного механизма авиакомпании. Назначение каждой из подсистем хозяйственного механизма авиакомпании. Блок-схема структурно-функциональной модели хозяйственного механизма главного оператора аэропорта как БОТС. Назначение каждой из подсистем хозяйственного механизма главного оператора аэропорта. Информационные связи (рабочие потоки) между функциональными элементами хозяйственного механизма авиакомпании. Информационные связи (рабочие потоки) между функциональными элементами хозяйственного механизма главного оператора аэропорта.

## **Тема 3. Система транспортного обеспечения авиаперевозок авиакомпании**

Цели системы транспортного обеспечения авиаперевозок (СТО). Задачи системы транспортного обеспечения авиаперевозок. Структура СТО. Формы планирования и их отличительные признаки. Система стратегического планирования авиакомпании. Требования к миссии и целям авиакомпании. Метод решения задач стратегического планирования. Блок-схема организации процесса стратегического планирования авиакомпании. Анализ внешней среды (PEST-анализ). Макроэкономические факторы. Технологические факторы. Конкуренция транспортных предприятий. Государственное регулирование. Управленческое обследование авиапредприятия. Метод SWOT-анализа. Выбор генеральной стратегии. Функциональные стратегии. Оценка реализации генеральной стратегии, критерии оценки эффективности реализации. Стратегический разрыв, методы ликвидации стратегического разрыва.

## **Тема 4. Организационная структура и структура управления авиапредприятия**

Основные принципы формирования структур управления. Принцип А. Чандлера. Рекомендуемая ИКАО структура управления аэропортом. Выбор организационной структуры и структуры управления авиакомпании. Уровни структуры управления. Требования к структуре управления. Функциональная модель формирования структур управления авиакомпаний. Дивизиональная модель формирования структур управления авиакомпаний. Блочный - целевой метод организационного проектирования структур управления авиакомпаний и главных операторов аэропортов. Преимущества и недостатки используемых структур управления авиакомпаниями мира. Рекомендуемые варианты организационной структуры и структуры управления региональной авиакомпании РФ.

## **Тема 5. Эксплуатационные ограничения при эксплуатации воздушных линий (ВЛ) воздушными судами (ВС) авиакомпаний**

ИКАО Doc 9626. Наличие прав доступа на рынок воздушного транспорта и эксплуатацию ВЛ. Двойное значение права на маршрут. Право назначения

авиаперевозчика как исключительная компетенция каждого государства. Коммерческие права на осуществление авиаперевозок ("свободы воздуха"). Межправительственные соглашения о воздушном сообщении РФ с другими странами. Эксплуатационные характеристики и классификация аэродромов. ИКАО, Приложение 14. Определение возможности эксплуатации расчетного типа ВС на аэродроме по методу классификационных чисел. Категорирование аэропортов. ИКАО, Приложение 17. Генеральный план аэропорта, эксплуатационные ограничения, накладываемые генеральными планами аэропортов. Пропускная способность аэропорта как объект управления.

#### **Тема 6. Система аэропортовой деятельности главного оператора аэропорта (ГОВА)**

Цели системы аэропортовой деятельности главного оператора аэропорта (АД ГОВА). Стратегия аэропортового обслуживания (производственная). Инвестиционная стратегия (развития инфраструктуры). ИКАО, Doc 9184-AN/902, часть I. Организация процесса генерального планирования аэропорта. Требования ФАП – 286 к оператору аэродрома (вертодрома) гражданской авиации, включая структурные подразделения ГОВА. Эксплуатационная пригодность аэродрома, визуальных средств аэронавигации и светосигнального оборудования. Стандарты и рекомендуемая практика ИКАО. Требования к информации от главного оператора аэропорта. Характер, формат и условия, подлежащей предоставлению информации. Основные направления оперативного управления ГОВА. Цели и задачи оперативного управления аэропортовой деятельностью. Инструменты оперативного управления производственными процессами аэропорта.

#### **Тема 7. Экономическое поведение главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии воздушного транспорта**

Виды аэропортовых услуг (АПУ) по наземному, техническому обслуживанию ВС и обслуживанию пассажиров, предоставляемых ГОВА. Организация взаимодействия главных операторов (операторов) аэропортов с авиаперевозчиками. Государственное регулирование ГОВА и особенности функционирования системы регулирования рыночных отношений как подсистемы хозяйственного механизма главного оператора аэропорта в качестве хозяйствующего субъекта естественной монополии. Ценообразование главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии. ИКАО Doc 9562,7100. Финансовое планирование ГОВА и источники финансирования строительства (реконструкции) аэропорта РФ.

#### **Тема 8. Функционирование авиакомпании на рынках услуг по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов (ТО и Р ВС)**

Основы организации системы (ТО и Р ВС). Нормы летной годности и показатели исправности ВС. Приложения 6 и 8 ИКАО, АП-25, ФАП-285. Ресурсы авиационной техники (АТ). Классификация работ по ТО АТ. Организация системы ТО и Р ВС авиакомпании. Выбор стратегии технической эксплуатации воздушных судов авиакомпании. Структура мирового рынка услуг по ТО и Р ВС. Основные характеристики рынка услуг по ТО и Р ВС.

Задача рациональной организации системы ТО и Р ВС авиакомпании. Методология разработки программ технического обслуживания ВС (ПТО ВС) авиакомпании (MSG-3). Стратегия экономического поведения авиакомпании на рынке услуг по ТО и Р ВС. Показатели эффективности системы ТО и Р ВС.

**Тема 9. Система коммерческой деятельности (маркетинга) как элемент хозяйственного механизма авиакомпании**

Цель функционирования системы коммерческой деятельности (маркетинга) хозяйственного механизма авиакомпании. План маркетинга как инструмент формирования рациональной структуры ВЛ. Структура плана маркетинга. Поэтапное планирование и управление перевозками на ВЛ. Зависимость задачи планирования сети маршрутов и состава парка ВС от бизнес-модели как самой авиакомпании, так и от состояния индустрии авиационных перевозок в целом. Маршрутная сеть и структура парка ВС, обеспечивающие производство оптимального объема авиатранспортной продукции (АТП). Управление доходами от коммерческой эксплуатации сети ВЛ.

**Тема 10. Системы и инструменты оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией ВС авиакомпании и главного оператора аэропорта.**

Цель оперативного управления. Блок-схема взаимосвязей элементов системы «прогноз-план-программа» при оперативном управлении ПХД авиакомпании и главного оператора аэропорта. Система оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией парка ВС авиакомпании. Показатели производительности ВС. Показатели регулярности авиакомпании и главного оператора аэропорта. Производственная программа авиакомпании (план движения ВС по ВЛ). Производственная программа главного оператора аэропорта. Показатели производительности главного оператора аэропорта (WLU, VFP). Расстановка типов ВС по рейсам, совместно с расстановкой рейсов во времени. Суточный план полетов ВС.

**Тема 11. Финансово-экономическая модель функционирования как инструмент повышения эффективности авиатранспортных предприятий**

Системы управления эксплуатационными расходами как элементы хозяйственных механизмов авиапредприятий. Структура эксплуатационных расходов авиакомпании и главного оператора аэропорта. Постоянные и переменные расходы. Методы управления затратами (директ-костинг, нормативный метод и другие). Лизинговые платежи. Схемы финансового и оперативного лизинга ВС как факторы, влияющие на эксплуатационные расходы авиакомпании. Планирование эксплуатационных расходов главного оператора аэропорта в зависимости от показателей WLU и VFP.

## **5.4 Практические занятия**

№ темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
1	Практическое занятие № 1. Формализация специфических особенностей организации работы авиакомпании. Имитационная модель функционирования авиакомпании. Имитационная модель функционирования главного оператора аэропорта	2
2	Практическое занятие № 2. Структура и основные показатели мирового рынка авиатранспортной продукции. Анализ типов и конъюнктуры рынков воздушных перевозок. Назначение хозяйственного механизма. Информационные связи (рабочие потоки) между функциональными элементами хозяйственного механизма авиакомпании. Информационные связи (рабочие потоки) между функциональными элементами хозяйственного механизма главного оператора аэропорта.	2
3	Практическое занятие № 3. Выбор конкретной авиакомпании. Анализ внешней среды (PEST-анализ) авиапредприятия. SWOT-анализ выбранной авиакомпании с использованием программного обеспечения кафедры 20. Выбор генеральной стратегии. Функциональные стратегии. Оценка реализации генеральной стратегии, критерии оценки эффективности реализации.	2
4	Практическое занятие № 4. Анализ организационной структуры и структуры управления выбранных авиакомпании и главного оператора аэропорта. Преимущества и недостатки используемых структур управления авиапредприятиями.	2
5	Практическое занятие № 5. Наличие прав доступа на рынок воздушного транспорта и эксплуатацию ВЛ у выбранной авиакомпании. Коммерческие права на осуществление авиаперевозок ("свободы воздуха"). Эксплуатационные характеристики и классы аэродромов, эксплуатируемых ВС авиакомпании. Определение возможности эксплуатации расчетного типа ВС на аэродромах по методу классификационных чисел. Пропускная способность аэропорта как объект управления.	4
6	Практическое занятие № 6. Организация системы	4

№ темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
	аэропортовой деятельности выбранного главного оператора аэропорта (АД ГОА). Организация процесса генерального планирования аэропорта. Свидетельство соответствия требованиям ФАП – 286. Характер, формат и условия, подлежащей предоставлению информации ГОА. Инструменты оперативного управления производственными процессами аэропорта ГОА.	
7	Практическое занятие № 7. Виды аэропортовых услуг (АПУ) по наземному, техническому обслуживанию ВС и обслуживанию пассажиров, предоставляемых выбранным ГОА. Система организации взаимодействия ГОА с авиаперевозчиками. Виды регулируемых услуг выбранного ГОА в качестве хозяйствующего субъекта естественной монополии. Анализ ставок сборов, цен и тарифов выбранного главного оператора аэропорта	2
8	Практическое занятие № 8. Организация системы ПЛГ и ТО и Р ВС показатели исправности ВС выбранной авиакомпании. Реализуемая стратегия технической эксплуатации воздушных судов. Используемая методология разработки программ технического обслуживания ВС (ПТО ВС) выбранной авиакомпании. Стратегия экономического поведения авиакомпании на рынке услуг по ТО и Р ВС. Разбор конкретных ситуаций.	4
9	Практическое занятие № 9. Организация системы коммерческой деятельности (маркетинга) выбранной авиакомпании. Зависимость задачи планирования сети маршрутов и состава парка ВС от бизнес-модели как самой авиакомпании, так и от состояния индустрии авиационных перевозок в целом. Оптимизация маршрутной сети и структуры парка ВС выбранной авиакомпании. Структура доходов от коммерческой эксплуатации сети ВЛ. Разбор конкретных ситуаций.	2
10	Практическое занятие № 10. Блок-схема взаимосвязей элементов системы «прогноз-план-программа» при оперативном управлении ПХД авиакомпании и главного оператора аэропорта. Показатели регулярности выбранных авиакомпании и ГОА. Производственная программа авиакомпании (план	2

№ темы дисциплины	Тематика практических занятий	Трудоемкость (часы)
	движения ВС по ВЛ). Производственная программа ГОА. Показатели производительности выбранного главного оператора аэропорта (WLU, VFP). Суточный план полетов ВС как инструмент взаимодействия авиакомпании и ГОА	
11	Практическое занятие № 11. Структура эксплуатационных расходов авиакомпании и главного оператора аэропорта. Постоянные и переменные расходы. Схемы лизинга ВС выбранной авиакомпании. Лизинговые платежи. Планирование эксплуатационных расходов главного оператора аэропорта в зависимости от показателей WLU и VFP.	2
Итого по дисциплине		28

### 5.5 Лабораторный практикум

Лабораторный практикум учебным планом не предусмотрен.

### 5.6 Самостоятельная работа

№ темы дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
1	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Комплексная модель авиатранспортного предприятия», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,10]. 2.Подготовка к устному опросу.	2
2	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Структурно - функциональные модели хозяйственного механизма авиакомпании и главного оператора аэропорта», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,9]. 2.Подготовка к устному опросу.	2
3	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система транспортного обеспечения авиаперевозок авиакомпании», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,4,5]. 2. Подготовка доклада.	2
4	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Организационная структура и структура управления авиапредприятия», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,4,5]. 2. Подготовка доклада.	4
5	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Эксплуатационные ограничения при эксплуатации воздушных линий (ВЛ) воздушными судами (ВС) авиакомпаний», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,13,19,22]. 2.Подготовка к устному опросу.	4
6	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система аэропортовой деятельности главного оператора аэропорта (ГОВА)», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,6,19,22,27,30,31]. 2. Подготовка к компьютерному тесту.	4
7	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Экономическое поведение главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии воздушного	8

№ темы дисциплины	Виды самостоятельной работы	Трудоемкость (часы)
	транспорта», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,7,8,20,22,27,28,29,37]. 2. Подготовка к компьютерному тесту.	
8	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Функционирование авиакомпании на рынках услуг по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов (ТО и Р ВС) работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [2,9,12,23,40,41,42]. 2. Подготовка к компьютерному тесту.	4
9	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Система коммерческой деятельности (маркетинга) как элемент хозяйственного механизма авиакомпании», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,2,24, 27,30,33,34,37]. 2.Подготовка к компьютерному тесту.	6
10	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Системы и инструменты оперативного планирования и управления коммерческой эксплуатацией ВС авиакомпании и главного оператора аэропорта» работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,9,31,32,33,34,36,37]. 2. Подготовка доклада.	8
11	1.Поиск, анализ информации и проработка учебного материала по теме «Финансово-экономическая модель функционирования как инструмент повышения эффективности авиатранспортных предприятий», работа с конспектом лекций и рекомендуемой литературой [1,3,4,10,11]. 2. Подготовка к компьютерному тесту.	4
Итого по дисциплине		<b>48</b>

## **6 Учебно-методическое и информационное обеспечение дисциплины**

а) основная литература:

**1.Хозяйственный механизм авиатранспортных предприятий. Часть I. Авиакомпании:** учебное пособие. Под общей редакцией Маслакова В.П. [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—СПб: Питер, 2015.—

368с.ил. — (Серия «Учебное пособие»). — ISBN978-5-496-00709. Количество экземпляров 170.

2. **Хозяйственный механизм авиатранспортных предприятий. Часть II. Главные операторы аэропортов: учебное пособие.** Под общей редакцией Маслакова В.П. [Текст]/ В.П. Маслаков, М.Ю. Лебедева, В.Е. Жуков, А.А. Брагин, Л.П. Паристова, А.А. Старостин, Е.Ю. Луговая —СПб: Питер, 2021.— 384с.ил. — (Серия «Учебное пособие»). — ISBN978-5-4461-1790-1. Количество экземпляров 150.

3. 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 отсутствует. Количество экземпляров 500.

4. Паристова, Л.П. **Финансы организаций воздушного транспорта:** учеб. пособ. для вузов. Реком. УМО [Текст]/Л. П. Паристова. — СПб.: ГУГА, 2012. — 214с. — ISBN отсутствует. Количество экземпляров 450.

5. Махарев Э.И. **Введение в систему взаиморасчетов на воздушном транспорте:** учеб. пособ. для вузов. Реком. УМО [Текст]/ Э.И Махарев, ред. — М.: Студент, 2012.— 543с. — ISBN отсутствует. Количество экземпляров 25.

б) дополнительная литература:

6. Фишер С., Дорнбуш Р., Шмалензи Р., **Экономика:** пер. с англ. [Электронный ресурс] / С. Фишер, Р. Дорнбуш., Р. Шмалензи— М.: Дело, 1993. — 829 с. – ISBN 5-86461-199-9. — Режим доступа <http://bookfi.net/book/588912>, свободный, (дата обращения 16.01.2021)

7. Брусиловский, В.Е. **Авиационный бизнес и воздушные суда** [Текст] / В. Е. Брусиловский. - М.: ООО "Контент-пресс", 2012. — 496с. — ISBN отсутствует. Количество экземпляров 30.

8. Комаристый, Е.Н. **Информационно-модельный комплекс для исследования рынка гражданских авиaperевозок** [Электронный ресурс] / Е.Н. Комаристый. Отв. ред. М. В. Лычагин. — Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2006. — 144 с. — ISBN 5-89665-125-2. — Режим доступа: <https://docplayer.ru/36148131-E-n-komaristyuy-informacionno-modelnyy-kompleks-dlya-issledovaniya-rynka-grazhdanskih-aviaperevozok.html>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021)

9. Ашфорд, Н., Стентон, Х.П.М., Мур, К.А. **Функционирование аэропорта** [Электронный ресурс] /Ашфорд, Н., Стентон, Х.П.М., Мур, К.А; пер. с англ. — М.: Транспорт, 2017. –372 с. —ISBN 5-277-00997-3. — Режим доступа: <http://www.twirpx.com/file/963091>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

10. Кейн, В.М. **Оптимизация систем управления по минимаксному критерию** [Электронный ресурс] / В.М. Кейн. — М.: Наука, 1985. —248 с. — ISBN отсутствует. — Режим доступа: <https://www.twirpx.com/file/2008396/>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

11. Четыркин, Е.М., Васильева, Н.В. **Финансово-экономические расчеты:** справочное пособие [Электронный ресурс] / Е.М. Четыркин, Н.В. Васильева— М.: Финансы и статистика, 1990. – 301с. — ISBN 5-279-00530-4.

— Режим доступа: [http://www.pseudology.org/Bank/Chetyrkin\\_FinMath\\_1990a.pdf](http://www.pseudology.org/Bank/Chetyrkin_FinMath_1990a.pdf), свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

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

**12. О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах** [Электронный ресурс]. — Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 г. №599. — Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_89863](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_89863), свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

**13. Лебедева, М.Ю. Институциональные аспекты регулирования рыночных отношений в авиакомпаниях России:** монография [Электронный ресурс] / М.Ю. Лебедева, В.П. Маслаков, А.Ю. Пиджаков / — г. Киров, МЦНИП, 2013. 24 п. л. — [Электронный текст, 1файл 3,2 МБ]. — ISBN 97-5-906223-03-6. — Режим доступа: <http://elibrary.ru/item.asp?id=18852998>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

**14. Конвенция о международной гражданской авиации** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Дос 7300/9. Издание девятое, 2006. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1902240>, свободный, (дата обращения 11.01. 2021).

**15. Приложение 14 к Конвенции о международной гражданской авиации. Том 1. «Проектирование и эксплуатация аэродромов»** [Электронный ресурс]. — ИКАО. Издание седьмое, 2016. — Режим доступа: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an14\\_v1\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an14_v1_cons_ru.pdf), свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

**16. Руководство по проектированию аэропортов** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Дос 9184-AN/902, часть I. Генеральное планирование. Второе издание, 1987. — Режим доступа: <http://files.stroyinf.ru/Data2/1/4293804/-4293804274.pdf>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

**17. Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования воздушного транспорта** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Дос 9587. Издание третье, 2008. — Режим доступа: [http://aviadocs.com/icaodocs/Docs/9587\\_cons\\_ru.pdf](http://aviadocs.com/icaodocs/Docs/9587_cons_ru.pdf), свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

**18. Руководство по экономике аэропортов** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Дос 9562. Издание третье, 2013. — Режим доступа: [https://www.icao.int/publications/documents/9562\\_ru.pdf](https://www.icao.int/publications/documents/9562_ru.pdf), свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

**19. Руководство по приватизации в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Дос 9980. Издание первое, 2012.—Режим доступа: [www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9980-cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9980-cons_ru.pdf) свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

**20. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Дос 9626. Издание второе, 2004.

— Режим доступа: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9626\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9626_cons_ru.pdf), свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

21. **Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб** [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 7100–2014. — Режим доступа: <https://www.twirpx.com/file/1744303>, свободный, (дата обращения 16.01.2018).

22. **Воздушный кодекс Российской Федерации** [Электронный ресурс]. — Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ. — Режим доступа: [http://www.consultant.-ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_284303](http://www.consultant.-ru/document/cons_doc_LAW_284303), свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

23. **Руководство по обеспечению и учету регулярности полетов воздушных судов гражданской авиации СССР (РПП ГА-90)** [Электронный ресурс]. — Приказ МГА СССР от 10.01.1990 №6. — Режим доступа: <http://www.alppp.ru/law/hozjajstvennaja-dejatelnost/transport/35/prikaz-mga-sssr-ot-10-01-1990--6.pdf>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

24. **Руководство по стандартам IOSA** [Электронный ресурс]. — Международная ассоциация воздушного транспорта. Монреаль – Женева, 2003 — Режим доступа <http://lib.knigi-x.ru/23raznoe/325742-1-12-prilozhenie-6-chikagskoy-konvencii-ekspluatatsiya-vozdushnih-sudov-standartirekomenduema-ya.php>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

25. **АС 1.1.MSG-3-2008. Основные положения по разработке требований к плановому техническому обслуживанию:** изменение 2007.1 [Электронный ресурс]. — М.: ФГУП «НИИСУ», 2008.— Режим доступа: <http://cals.ru/sites/default/files/downloads/lss/msg3.pdf>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

26. **Официальный сайт ИКАО** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

27. **Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта РФ** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.favt.ru>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

28. **Официальный сайт Федерального авиационного агентства США** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.faa.gov>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

29. **Официальный сайт Европейского агентства авиационной безопасности** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.easa.europa.eu>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

30. **ПАО «Аэрофлот». Отчеты компании и основные производственно-финансовые показатели** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://ir.aeroflot.ru/ru/reporting/annual-reports/>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

31. **ОАО «ЮтЭйр». Годовые отчеты** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [https://www.utair.ru/about/corporate/investors/inform/ann\\_rep/](https://www.utair.ru/about/corporate/investors/inform/ann_rep/), свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

32. **Scandinavian Airline System. The SAS Group's Annual reports** [Электронный ресурс]. — Режим доступа:

<https://www.sasgroup.net/en/category-/investor-relations/financial-reports/annual-reports/>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

33. **Air France-KLM, Annual documents** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.airfranceklm.com/en/finance/publications>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

34. **Lufthansa, Annual documents** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://investor-relations.lufthansagroup.com/en/publications/financial-reports.html>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

35. **О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протоколу по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования** [Электронный ресурс]. — Федеральный закон от 23.12.2010 № 361-ФЗ. — Режим доступа: <https://zakon.ru/laws/federalnyy-zakon-ot-23.12.2010-n-361-fz>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

36. **Приложение 8 к Конвенции о международной гражданской авиации. Летная годность воздушных судов** [Электронный ресурс]. — ИКАО. Издание одиннадцатое, 2010. — Режим доступа: [http://www.aviadocs.net-icaodocs/Annexes/an08\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net-icaodocs/Annexes/an08_cons_ru.pdf), свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

37. **Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации"** [Электронный ресурс]. — Утверждены Приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128. — Режим доступа: <http://base.garant.ru/196235/>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

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

38. **Справочная система ГАРАНТ (интернет-версия)** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.garant.ru/iv>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

39. **Справочная система Консультант Плюс** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.consultant.ru/online>, свободный, (дата обращения 16.01. 2021).

40. **АО «МАШ» Годовой отчет 2018** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.svo.aero/bitrix/upload/sprint.editor/07a/07a4954553b961006113da8ac26553be.pdf> (дата обращения 26.05. 2021).

41. **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 16.01.2021)

42. 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 16.01.2021)

## 7. Материально-техническое обеспечение дисциплины

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

№ п/п	Наименование дисциплины	Наименование специальных помещений и помещений для самостоятельной работы	Оснащенность специальных помещений и помещений для самостоятельной работы	Перечень лицензионного программного обеспечения. Реквизиты подтверждающего документа
			XD490U Экран	

## 8 Образовательные и информационные технологии

В структуре дисциплины в рамках реализации компетентностного подхода в учебном процессе используются следующие образовательные технологии: входной контроль, лекции, практические занятия, разбор конкретных ситуаций, самостоятельная работа студентов, включая выполнение курсового проекта как вида самостоятельной работы.

В процессе преподавания дисциплины «Хозяйственный механизм главных операторов аэропортов и авиакомпаний» используются как классические формы и методы обучения: лекции, практические занятия, так и интерактивные технологии (проблемные лекции, разбор конкретных ситуаций).

В рамках изучения дисциплины предполагается использовать следующие образовательные технологии.

*Входной контроль* предназначен для выявления уровня усвоения компетенций обучающихся, необходимых перед изучением дисциплины. Входной контроль осуществляется по вопросам, на которых базируется читаемая дисциплина.

Контрольные вопросы для проведения входного контроля остаточных знаний по обеспечивающим дисциплинам «Административное право», «Воздушное право», «Тайм-менеджмент для юриста». «Транспортное право», «Государственное регулирование деятельности хозяйствующих субъектов воздушного транспорта», «Экономика воздушного транспорта», «Финансовое право», «Договорно-правовое обеспечение деятельности предприятий воздушного транспорта», «Бухгалтерский учет и налогообложение на воздушном транспорте»» приведены в п.9.4.

*Традиционная лекция* составляет основу теоретического обучения в рамках дисциплины и направлена на систематизированное изложение накопленных и актуальных научных знаний. На лекции концентрируется внимание обучающихся на наиболее сложных и узловых вопросах, стимулируется их активная познавательная деятельность.

Ведущим методом в лекции выступает устное изложение учебного материала, который сопровождается одновременной демонстрацией слайдов, созданных в среде PowerPoint, при необходимости привлекаются открытые Интернет-ресурсы, а также демонстрационные и наглядно-иллюстрационные

материалы.

*Проблемная лекция* характеризуется всесторонним анализом явлений, научным поиском истины. Проблемная лекция опирается на логику последовательно моделируемых проблемных ситуаций путем постановки проблемных вопросов или задач.

*Практические занятия* по дисциплине ««Хозяйственный механизм главных операторов аэропортов и авиакомпаний»» проводятся в соответствии с учебным планом по группам. Цель практических занятий – закрепить теоретические знания, полученные обучающимися на лекциях и в результате самостоятельного изучения соответствующих разделов рекомендуемой литературы, а также приобрести практические навыки по управлению авиапредприятием.

*Разбор конкретных ситуаций.* Процесс обучения с использованием метода разбора конкретной ситуации (РКС) представляет собой имитацию реального события, сочетающую в себе в целом адекватное отражение действительности, небольшие материальные и временные затраты и вариативность обучения. Сущность данного метода состоит в том, что учебный материал подается студентам виде проблем (кейсов), а знания приобретаются в результате активной и творческой работы: самостоятельного осуществления целеполагания, сбора необходимой информации в сети Интернет, ее анализа с разных точек зрения, выдвижения гипотезы, выводов, заключения, самоконтроля процесса получения знаний и его результатов.

РКС способствует развитию у студентов аналитических навыков (умение отличать данные от информации), классифицировать, выделять существенную и несущественную информацию, анализировать, представлять и добывать ее, находить пропуски информации и уметь восстанавливать их. Мыслить ясно и логично. (Особенно это важно, когда информация невысокого качества). Способствует развитию у студентов практических навыков (пониженный по сравнению с реальной ситуацией уровень сложности проблемы способствует формированию на практике навыков использования теории, принципов и методов управления на авиапредприятиях); творческих и коммуникативных навыков (умение вести дискуссию, убеждать окружающих, использовать наглядный материал, кооперироваться в группы, защищать собственную точку зрения, убеждать оппонентов, составлять краткий, убедительный отчет); социальных навыков (оценка поведения людей, умение слушать, поддерживать в дискуссии или аргументировать противоположное мнение, контролировать себя и т.д.).

Примерные задания на РКС (кейс-задачи) приведены в 9.6.

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

компьютерных сетях. Самостоятельная работа подразумевает выполнение учебных заданий, в том числе выполнение курсового проекта.

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

Оценочные средства для текущего контроля успеваемости, промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины и учебно-методическое обеспечение самостоятельной работы студентов включают в себя: устные опросы, доклады, компьютерные тесты, ситуационные задачи, задания для самостоятельной работы.

Уровень и качество знаний студентов оцениваются по результатам текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины в виде зачета в шестом семестре, экзамена с курсовым проектом в седьмом семестре, экзамена в восьмом семестре.

Текущий контроль успеваемости студентов включает устные опросы, компьютерные тесты, доклады, ситуационные задачи, а также задания, выдаваемые на самостоятельную работу по темам дисциплины.

*Устный опрос* проводится на практическом занятии в течение не более 10 минут с целью контроля усвоения теоретического материала, излагаемого на лекции. Перечень вопросов определяется уровнем подготовки учебной группы, а также индивидуальными особенностями студентов.

Примерный перечень контрольных вопросов для проведения устного опроса приведен в п.9.6.

*Доклад* – продукт самостоятельной работы обучающегося, представляющий собой публичное выступление по представлению полученных результатов исследования по определенной учебно-практической или учебно-исследовательской теме. Доклады студентов занимают не больше 10 минут и могут проводиться в форме презентаций в среде PowerPoint.

Примерный перечень тем для докладов представлен в п. 9.6.

Ситуационные задачи, задания для самостоятельной работы носят практико-ориентированный характер, используются в рамках обучения по дисциплине с целью оценки формирования, закрепления, развития практических навыков и компетенций по профилю образовательной программы.

*Компьютерный тест* – это система заданий специфической формы, позволяющая измерить уровень развития компетенций обучающихся, совокупность их представлений, знаний, умений и практического опыта. Содержание тестов для текущего контроля в п. 9.6.

Компьютерный тест проводится по темам в соответствии с данной программой и предназначен для проверки обучающихся на предмет освоения материала предыдущей лекции

Промежуточная аттестация по итогам освоения дисциплины проводится в форме зачета в 7 семестре.

Примерный перечень вопросов для проведения промежуточной аттестации в форме зачета в п. 9.6.

Зачет предполагает устный ответ на два теоретических вопроса из перечня вопросов, вынесенных на зачет.

К моменту сдачи зачета должны быть благополучно пройдены все предыдущие формы контроля.

Методика формирования результирующей оценки в обязательном порядке учитывает посещаемость занятий, активность студентов на лекциях и практических занятиях, оценки за практические работы, выполнение самостоятельных заданий, участие студентов в конференциях и подготовку ими публикаций, что отражено в балльно-рейтинговой оценке текущего контроля успеваемости и знаний студентов (п. 9.1). Описание шкалы оценивания, используемой для проведения промежуточной аттестации, приведено в п. 9.5.

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

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

Вид промежуточной аттестации – зачет (7 семестр).

Тема/вид учебных занятий (оценочных заданий), позволяющих студенту продемонстрировать достигнутый уровень сформированности компетенций	Количество баллов		Срок контроля (порядковый номер недели с начала семестра)	Примечание
	Минимальное значение	Максимальное значение		
<i>Контактные виды занятий</i>				
Аудиторные занятия				
Лекция 1	2	3	4	
Практическое занятие 1	2	3	5	
Практическое занятие 2	2	3	5	
Лекция 3	2	3	6	
Практическое занятие 3	2	3	6	
Лекция 4	2	3	7	
Практическое занятие 4	2	3	7	
Практическое занятие 5	2	3	8	
Практическое занятие 5	2	3	8	
Лекция 6	2	3	9	
Практическое занятие 6	2	3	9	

Тема/вид учебных занятий (оценочных заданий), позволяющих студенту продемонстрировать достигнутый	Количество баллов		Срок контроля (порядко вый)	Прим ечани е
	Минимал ьное значение	Максим альное значение		
Практическое занятие 6	2	4	10	
Лекция 7	2	3	10	
Практическое занятие 7	2	4	11	
Практическое занятие 8	2	4	11	
Практическое занятие 8	2	4	12	
Лекция 9	2	3	12	
Практическое занятие 9	3	4	13	
Лекция 10	2	3	13	
Практическое занятие 10	3	4	14	
Практическое занятие 11	3	4	14	
<b>Итого по обязательным видам занятий</b>	<b>45</b>	<b>70</b>		
Самостоятельная работа студента				
Зачет (7 семестр)	15	30	16	
<b>Итого по дисциплине</b>	<b>60</b>	<b>100</b>		

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

Посещение лекционного занятия обучающимся оценивается в 1 балл. Ведение лекционного конспекта – 0,6 балла. Активное участие в обсуждении дискуссионных вопросов в ходе лекции – до 1,4 баллов.

Максимальное число баллов по лекционному занятию равно 3.

Посещение практического занятия оценивается в 0,5 балла. Ведение конспекта на практическом занятии – 0,1. Доклад – до 0,6 балла. Участие в устном опросе и обсуждении доклада – до 1,3 балла. Успешное выполнение тестового задания – 1,5 балла.

Максимальное число баллов по практическому занятию равно 4.

В процессе преподавания дисциплины «Хозяйственный механизм главных операторов аэропортов и авиакомпаний» для текущей аттестации обучающихся используются следующие формы:

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

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

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

Показателями, характеризующими текущую учебную работу обучающихся, являются:

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

Сроки промежуточной аттестации определяются графиком учебного процесса. По дисциплине «Хозяйственный механизм главных операторов аэропортов и авиакомпаний» предусмотрен зачет.

Зачет предполагает устный ответ на два теоретических вопроса из перечня вопросов, вынесенных на зачет (п.9.6).

### **9.3 Темы курсовых проектов по дисциплине**

Выполнение курсовых проектов учебным планом не предусмотрено.

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

1. Основные макроэкономические показатели страны, оказывающие влияние на объемы транспортной работы авиапредприятий

2. Амортизация основных средств авиапредприятий, понятие, нормы, методы начисления

3. Налог на добавленную стоимость авиапредприятий, понятие, нормы, методы начисления и возврата

4. Налог на прибыль авиапредприятий, понятие, нормы, распределение по бюджетным уровням

5. Принципы и стандарты финансового учета для формирования учетной политики и финансовой отчетности авиапредприятий, принятия решений на основе данных управленческого учета.

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



Компетенции	Показатели оценивания (индикаторы достижения) компетенций	Критерии оценивания
<b>II этап</b>		
<b>ПК-5</b>		<p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– учитывать особенности правового статуса и сроки реализации процедур банкротства авиапредприятий;</li> <li>– осуществлять анализ конкурентной среды отрасли;</li> <li>– проводить анализ рыночных и специфических рисков для принятия управленческих решений в условиях кризиса;</li> <li>– использовать методы горизонтального, вертикального, факторного и трендового анализа конечных финансовых показателей авиапредприятий; <ul style="list-style-type: none"> <li>– использовать методы и модели анализа ФСП;</li> </ul> </li> <li>– использовать методы анализа ликвидности бухгалтерского баланса авиапредприятия;</li> <li>– использовать методы и модели оценки возможности банкротства авиапредприятий, с учетом особенностей процедур банкротства главных операторов аэропортов;</li> <li>– проводить анализ рыночных и специфических рисков процедур банкротства для принятия управленческих решений собственниками и кредиторами авиакомпаний;</li> <li>– использовать источники формирования фонда погашения кредиторской задолженности и инструменты управления им в целях восстановления платежеспособности авиапредприятия в процедурах ФО и ВУ.</li> </ul> <p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– навыками работы с нормативными документами, регулирующими процедуры банкротства авиапредприятий;</li> <li>– навыками исследования и анализа конкурентной среды отрасли;</li> </ul>

Компетенции	Показатели оценивания (индикаторы достижения) компетенций	Критерии оценивания
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– навыками анализа рыночных и специфических рисков для принятия управленческих решений в условиях кризиса (процедур банкротства);</li> <li>– навыками анализа финансовой и статистической отчетности авиапредприятий для диагностики причин финансовой несостоятельности (банкротства) конкретной авиакомпании;</li> <li>– навыками анализа конечных финансовых показателей авиапредприятий;</li> <li>– навыками анализа ФСП авиапредприятий;</li> <li>– навыками анализа ликвидности бухгалтерского баланса;</li> <li>– навыками оценки возможности банкротства авиапредприятий, с учетом особенностей процедур банкротства главных операторов аэропортов;</li> <li>– навыками анализа рыночных и специфических рисков процедур банкротства для принятия управленческих решений собственниками и кредиторами авиакомпании;</li> <li>– навыками формирования фонда погашения кредиторской задолженности и управления им в целях восстановления платежеспособности авиапредприятия в процедурах ФО и ВУ.</li> </ul>

Компетенции	Показатели оценивания (индикаторы достижения) компетенций	Критерии оценивания
I этап		
ПК-3 ПК-4	ИД <sub>ТМКС</sub> ИД <sub>ТМКС</sub>	<p>Знает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– методы синтеза комплексной модели авиакомпании;</li> <li>– модели структур хозяйственного механизма (системы управления) авиакомпании и главного оператора аэропорта;</li> <li>– методы организационного проектирования авиапредприятий;</li> <li>– особенности построения бизнес-моделей и управления электронной коммерцией;</li> <li>– показатели и методы оценки воздействия макроэкономической среды на функционирование мировой и национальных систем воздушного транспорта;</li> <li>– экономические основы поведения авиапредприятий на рынках (сегментах) воздушных перевозок различной структуры;</li> <li>– показатели и методы оценки конкурентной среды отрасли;</li> <li>– методы решения задачи формирования рациональных структур парка ВС и сети ВЛ авиакомпании;</li> <li>– организацию систем стратегического планирования авиакомпании и главного оператора аэропорта;</li> <li>– методы выбора генеральной и функциональных стратегий авиапредприятия;</li> <li>– методы ликвидации стратегического разрыва;</li> <li>– методы разработки сети новых ВЛ для выполнения авиаперевозок;</li> <li>– закономерности и тенденции возникновения и развития межрегионального спроса на авиаперевозки;</li> <li>– методы разработки бизнес-планов создания и развития новых предприятий воздушного транспорта (ВТ);</li> <li>– закономерности и тенденции возникновения</li> </ul>

Компетенции	Показатели оценивания (индикаторы достижения) компетенций	Критерии оценивания
		<p>спроса на формирование новых предприятий ВТ, в том числе предприятий инфраструктуры;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– методы оценки качества электронных услуг; принципы эффективного управления электронным бизнесом;</li> <li>– алгоритмы и основные формы отчетности для управленческого обследования авиапредприятий;</li> <li>– методы финансового планирования и управления расходами авиакомпаний на мировых рынках (сегментах) воздушных перевозок.</li> <li>– методы оценки влияния основных макроэкономических показателей на величины коэффициентов авиационной подвижности населения страны;</li> <li>– методы и модели ИКАО прогнозирования спроса на воздушные перевозки на мировом и региональных уровнях;</li> <li>– методы оценки рыночных и специфических рисков функционирования авиапредприятий;</li> <li>– методы анализа данных функционирования авиапредприятий, их статистической обработки;</li> <li>– методы построения и анализа вероятностных моделей для интеллектуального поиска и управления данными;</li> <li>– правила и нормы поведения в процессе использования цифровых технологий в производственно-хозяйственной и финансовой деятельности авиапредприятий;</li> <li>– правила и нормы поведения в процессе использования коммуникаций в цифровых сферах отрасли;</li> <li>– методы организации проведения маркетинговых исследований на воздушном транспорте и обеспечения участия в них</li> </ul>

Компетенции	Показатели оценивания (индикаторы достижения) компетенций	Критерии оценивания
		<p>персонала структурных подразделений авиапредприятий;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– методы перспективного планирования развития авиапредприятий;</li> <li>– систему и основные методы финансового планирования и управления эксплуатационными расходами авиапредприятий на мировых и национальных рынках воздушных перевозок с использованием технологических цифровых платформ;</li> <li>– систему и основные методы финансового планирования и управления инвестициями авиапредприятий на мировых рынках воздушных судов;</li> <li>– основные методы управления структурой капитала и формирования дивидендной политики авиакомпаний;</li> <li>– методы организации создания информационных баз данных; <ul style="list-style-type: none"> <li>– инструменты анализа больших массивов информации на отраслевом уровне и уровне авиапредприятия;</li> </ul> </li> <li>– показатели инновационных процессов в деятельности авиапредприятий.</li> </ul> <p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– использовать методы организационного проектирования для разработки реальных структур управления авиапредприятий;</li> <li>– осуществлять распределение полномочий и ответственности на основе их делегирования;</li> <li>– выполнять исследование и прогнозирование рынка АТП авиакомпании в зависимости от динамики макроэкономических показателей мира и страны;</li> <li>– осуществлять анализ конкурентной среды отрасли;</li> <li>– проводить анализ рыночных и специфических рисков для принятия</li> </ul>

Компетенции	Показатели оценивания (индикаторы достижения) компетенций	Критерии оценивания
		<p>управленческих решений, в том числе при решении задачи формирования рациональных структуры парка ВС и сети ВЛ авиакомпании;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– формировать таблицу показателей эффективности управления и конкурентоспособности выбранного авиапредприятия;</li> <li>– разрабатывать таблицу управленческого обследования выбранного авиапредприятия с выявлением и формулированием проблем его функционирования;</li> <li>– разрабатывать финансовый план и бюджет выбранного авиапредприятия;</li> <li>– обосновывать набор основных макроэкономических показателей, оказывающих воздействие на функционирование мировой и национальных систем воздушного транспорта;</li> </ul> <p>-использовать методы и модели ИКАО прогнозирования спроса на воздушные перевозки для конкретного авиапредприятия.</p>
<b>II этап</b>		
ПК-3 ПК-4 ПК-9 ПК-12  ПК-17 ПК-18	$ИД_{ПК3}^2$ $ИД_{ПК4}^2$ $ИИ_{ПК9}^2$ $ИИ_{ПК12}^2$  $ИИ_{ПК17}^2$ $ИИ_{ПК18}^2$	<p>Умеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– анализировать и прогнозировать спрос на авиаперевозки по сети ВЛ с использованием методов и инструментов прогнозирования;</li> <li>– выполнять анализ типов, конъюнктуры и показателей концентрации рынков воздушных перевозок;</li> <li>– выполнять сравнительный анализ показателей эффективности управления и конкурентоспособности авиапредприятий, оценивать их динамику;</li> <li>– формулировать цели и задачи авиапредприятия;</li> <li>– определять структуру рынков воздушных перевозок и специфические особенности экономического поведения на них</li> </ul>

Компетенции	Показатели оценивания (индикаторы достижения) компетенций	Критерии оценивания
		<p>конкретного авиапредприятия;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– использовать методы финансового планирования и управления эксплуатационными расходами авиапредприятий;</li> <li>– использовать методы финансового планирования и управления инвестициями авиапредприятий;</li> <li>– использовать методы управления структурой капитала авиакомпаний и формирования дивидендной политики;</li> <li>– организовать создания информационной базы данных для решения задачи формирования рациональных структур парка ВС и сети ВЛ авиакомпании;</li> <li>– разрабатывать таблицу анализа расчетных показателей концентрации рынков (сегментов) воздушных перевозок;</li> <li>– разрабатывать матрицу рыночных и специфических рисков процесса формирования рациональных структур парка ВС и сети ВЛ авиакомпании;</li> <li>– выполнять оценку вероятности реализации выбранных генеральной и функциональных стратегий авиапредприятия;</li> <li>– оценивать вероятность и величины стратегических разрывов в деятельности авиапредприятия;</li> <li>– использовать цифровые технологии в производственно-хозяйственной и финансовой деятельности авиапредприятий;</li> <li>– организовать процесс использования коммуникаций в цифровых сферах отрасли для обеспечения деятельности авиапредприятия;</li> <li>– организовать проведение маркетинговых исследований на воздушном транспорте и обеспечить участие в них персонала структурных подразделений авиапредприятия;</li> </ul>

Компетенции	Показатели оценивания (индикаторы достижения) компетенций	Критерии оценивания
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– организовать процесс перспективного планирования развития авиапредприятия;</li> <li>– организовать разработку предложений по структуре и содержанию разделов бизнес-плана авиапредприятия;</li> <li>– разрабатывать бизнес-модели создания и развития новых форм предоставления авиатранспортных услуг;</li> </ul> <p>Владеет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–навыками организационного проектирования авиапредприятий;</li> <li>–навыками организации и координации взаимодействия между людьми в условиях организационных изменений;</li> <li>– навыками выбора и поиска релевантных величин в цифровом пространстве основных макроэкономических показателей, оказывающих воздействие на функционирование мировой и национальных систем воздушного транспорта;</li> <li>– навыками применения функциональных зависимостей величин коэффициентов авиационной подвижности от макроэкономических показателей, а также моделей ИКАО для использования методов экстраполяции и сценарного прогнозирования объемов воздушных перевозок;</li> <li>–навыками управленческого обследования авиапредприятий;</li> <li>–навыками сравнительного анализа показателей эффективности управления и конкурентоспособности авиапредприятий;</li> <li>–навыками формулирования целей и задач авиапредприятия;</li> <li>– навыками выбора показателей эффективности управления и конкурентоспособности авиапредприятия;</li> <li>– навыками разработки финансового плана и бюджета авиапредприятия;</li> </ul>

Компетенции	Показатели оценивания (индикаторы достижения) компетенций	Критерии оценивания
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– навыками анализа показателей структуры, концентрации рынков (сегментов), рыночных и специфических рисков для принятия управленческих решений;</li> <li>– навыками анализа финансовой отчетности авиапредприятий, принятия обоснованных инвестиционных, кредитных и финансовых решений;</li> <li>– инструментами финансового планирования и прогнозирования;</li> <li>– навыками оценки инвестиционных проектов авиапредприятий при различных условиях инвестирования и финансирования;</li> <li>– навыками организации создания информационной базы данных для решения задачи формирования рациональных структур парка ВС и сети ВЛ авиакомпании;</li> <li>– навыками расчета показателей концентрации рынков (сегментов) воздушных перевозок;</li> <li>– навыками анализа данных функционирования авиапредприятий, их статистической обработки;</li> <li>– навыками построения и анализа вероятностных моделей для интеллектуального поиска и управления данными;</li> <li>– навыками оценки вероятности и величин стратегических разрывов в деятельности авиапредприятия;</li> <li>– навыками использования цифровых технологий в производственно-хозяйственной и финансовой деятельности авиапредприятий;</li> <li>– навыками организации процесса использования коммуникаций в цифровых сферах отрасли для обеспечения деятельности авиапредприятия;</li> <li>– навыками организации проведения маркетинговых исследований на воздушном</li> </ul>

Компетенции	Показатели оценивания (индикаторы достижения) компетенций	Критерии оценивания
		<p>транспорте, с привлечением к ним персонала структурных подразделений авиапредприятия;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– навыками организации процесса перспективного планирования развития авиапредприятия;</li> <li>– навыками организации разработки предложений по структуре и содержанию разделов бизнес-плана авиапредприятия;</li> <li>–навыками организации системы стратегического планирования авиакомпанияи.</li> <li>–инструментами оценки качества разработки проектов развития новых форм предоставления авиатранспортных услуг (АТУ);</li> <li>–различными методами и инструментами ценообразования на авиатранспортную продукцию (АТП) авиакомпанияи;</li> <li>–навыками бизнес-планирования создания и развития новых предприятий ВТ;</li> <li>–навыками анализа и прогнозирования спроса на формирование новых предприятий ВТ.</li> </ul>

### 9.5.1 Описание шкал оценивания

Шкала оценивания курсового проекта показана в таблице.

Наименование этапа выполнения курсового проекта	Максимальное количество баллов	Шкала оценивания
Этап 1. Выдача задания на курсовой проект	–	–
Этап 2. Выполнение раздела 1 «Анализ структуры себестоимости выбранной авиакомпании»	10	0,5 балла снимается за

Наименование этапа выполнения курсового проекта	Максимальное количество баллов	Шкала оценивания
Этап 3. Выполнение раздела 2 «Анализ ценовой стратегии и системы управления издержками авиакомпании»	5	ошибку в расчете показателя, 1 балл снимается за отсутствие расчетного показателя, 0,5 балла снимается за отсутствие вывода, 0,3 балла снимается за некорректный вывод, 0,2 балла снимается за неполный вывод, 0,2 балла снимается за допущенные грамматические ошибки
Этап 4. Выполнение раздела 3 «Разработка финансово-экономической модели (ФЭМ) функционирования авиакомпании»	30	
Этап 5. Выполнение раздела 4 «Верификация ФЭМ для различных схем финансового и оперативного лизинга ВС»	5	
Этап 6. Заключение «Предложения по рационализации структуры парка ВС, исходя из критерия минимума лизинговых платежей»	10	0,1 балла снимается за ошибку в значениях показателей, 0,3 снимается за неполную информацию, 0,2 снимается за допущенные грамматические ошибки.
Этап 7. Оформление курсового проекта	5	1-3 балла снимаются за небрежность оформления текста, 1-2 балла снимаются за небрежность оформления использованных источников
Этап 8. Представление к защите курсового проекта	5	За каждый просроченный день по неуважительной причине снимается 0,5 балла.
Итого выполнение курсового проекта	70	
Защита курсового проекта	30	5 баллов – исследовательский характер; 5 баллов – актуальность работы; 10

Наименование этапа выполнения курсового проекта	Максимальное количество баллов	Шкала оценивания
		баллов – ответы на вопросы четкие, ясные и полные; 5 баллов – системная интерпретация полученных в курсовой работе результатов; 5 баллов – грамотное ведение полемики.
Всего по курсовому проекту	100	
<b>Перевод баллов БРС в оценку по «академической» шкале</b>		
Количество баллов по БРС	Оценка (по «академической» шкале)	
90 и более	5 – «отлично»	
75÷89	4 – «хорошо»	
60÷74	3 – «удовлетворительно»	
менее 60	2 – «неудовлетворительно»	

Если обучающийся на защите курсового проекта получил менее 10 баллов, то эта оценка приравнивается к нулю. В этом случае курсовой проект подлежит повторной защите в установленном СПб ГУГА порядке.

Характеристики других шкал оценивания приведены ниже.

1. Максимальное количество баллов за экзамен – 30. Минимальное (зачетное) количество баллов («экзамен сдан») – 15 баллов, за зачет максимальное количество баллов – 30, минимальное количество баллов («зачтено» – 15).

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

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

4. Ответы на вопросы билета оцениваются следующим образом:

- 1 балл: отсутствие продемонстрированных знаний и компетенций в рамках образовательного стандарта (нет ответа на вопрос) или отказ от ответа;
- 2 балла: нет удовлетворительного ответа на вопрос, демонстрация фрагментарных знаний в рамках образовательного стандарта, незнание лекционного материала;

– 3 балла: нет удовлетворительного ответа на вопрос, много наводящих вопросов, отсутствие ответов по основным положениям вопроса, незнание лекционного материала;

– 4 балла: ответ удовлетворительный, оценивается как минимально необходимые знания по вопросу, при этом показано хотя бы минимальное знание всех разделов вопроса в пределах лекционного материала. При этом студентом демонстрируется достаточный объем знаний в рамках образовательного стандарта;

– 5 баллов: ответ удовлетворительный, достаточные знания в объеме учебной программы, ориентированные на воспроизведение; использование научной (технической) терминологии, стилистически грамотное, логически правильное изложение ответа на вопросы, умение делать выводы;

– 6 баллов: ответ удовлетворительный, студент достаточно ориентируется в основных аспектах вопроса, студент демонстрирует полные и систематизированные знания в объеме учебной программы;

– 7 баллов: ответ хороший (достаточное знание материала), но требовались наводящие вопросы, студент демонстрирует систематизированные, глубокие и полные знания по всем разделам учебной программы;

– 8 баллов: ответ хороший, ответом достаточно охвачены все разделы вопроса, единичные наводящие вопросы; студент демонстрирует способность самостоятельно решать сложные проблемы в рамках учебной программы;

– 9 баллов: систематизированные, глубокие и полные знания по всем разделам учебной программы; студент демонстрирует способность самостоятельно и творчески решать сложные проблемы в нестандартной ситуации в рамках учебной программы;

– 10 баллов: ответ на вопрос полный, не было необходимости в дополнительных (наводящих вопросах); студент демонстрирует систематизированные, глубокие и полные знания по всем разделам учебной программы, а также по основным вопросам, выходящим за ее пределы.

5. Решение задачи оценивается так:

– 10 баллов: задание выполнено на 91-100 %, решение и ответ аккуратно оформлены, выводы обоснованы, дана правильная и полная интерпретация выводов, студент аргументированно обосновывает свою точку зрения, уверенно и правильно отвечает на вопросы преподавателя;

– 9 баллов: задание выполнено на 86-90 %, решение и ответ аккуратно оформлены, выводы обоснованы, дана правильная и полная интерпретация выводов, студент аргументированно обосновывает свою точку зрения, правильно отвечает на вопросы преподавателя;

– 8 баллов: задание выполнено на 81-85 %, ход решения правильный, незначительные погрешности в оформлении; правильная, но не полная интерпретация выводов, студент дает правильные, но не полные ответы на вопросы преподавателя, испытывает некоторые затруднения в интерпретации полученных выводов;

– 7 баллов: задание выполнено на 74-80 %, ход решения правильный, значительные погрешности в оформлении; правильная, но не полная интерпретация выводов, студент дает правильные, но не полные ответы на вопросы преподавателя, испытывает определенные затруднения в интерпретации полученных выводов;

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

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

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

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

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

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

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

### **Примерный перечень контрольных вопросов для текущего контроля**

1. Большая организационно-техническая система (БОТС) – определение, основные свойства

2. Основные принципы системного анализа

3. Основные методы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий

4. Назначение хозяйственного механизма авиапредприятий

5. Какие формы хозяйствования используются авиапредприятиями РФ?

6. На какие вопросы менеджмента должен отвечать план маркетинга авиакомпаний?

7. Целевая функция математической модели процесса формирования оптимальной структуры парка ВС авиакомпании

8. Определение генерального плана аэропорта
9. Структура генерального плана аэропорта
10. Требования к генеральным планам аэропортов
11. Документы ИКАО, используемые при генеральном планировании аэропортов
12. Характеристика предплановой координации

### **Перечень тем для докладов**

1. Блок-схема структурно-функциональной модели хозяйственного механизма авиакомпании, основные подсистемы
2. Цели, задачи и структура системы транспортного обеспечения авиаперевозок авиакомпании
3. Система стратегического планирования авиакомпании
4. Типы генеральных стратегий авиакомпании
5. Показатели эффективности управления авиапредприятий
6. Институциональная подсистема хозяйственного механизма авиакомпании, назначение, структура, основные функции
7. Система регулирования рыночных отношений как подсистема хозяйственного механизма авиакомпании, назначение, структура, основные функции
8. Система управления себестоимостью авиатранспортной продукции как подсистема хозяйственного механизма авиакомпании, назначение, структура, основные функции
9. Цели и задачи системы оптимизации структуры воздушных линий (ВЛ) авиакомпании
10. Структура и динамика мирового рынка пассажирских ВС.
11. Выбор стратегии технической эксплуатации воздушных судов авиакомпании
12. Методология разработки программ технического обслуживания ВС (ПТО ВС) авиакомпании (MSG-3)
13. Структура мирового рынка услуг по ТО и Р
14. Стратегия экономического поведения авиакомпании на рынке услуг по ТО и Р
15. Типы и организационные формы предприятий (подразделений) по ТО и Р ВС
16. Блок-схема структурно-функциональной модели хозяйственного механизма главного оператора аэропорта, основные подсистемы
17. Система стратегического планирования главного оператора аэропорта как хозяйствующего субъекта естественной монополии
18. Цели, задачи и структура системы генерального планирования главного оператора аэропорта
19. Пропускная способность аэропорта как объект управления

20.Предварительное технико-экономическое обоснование генерального плана строительства (реконструкции) аэропорта

21.Инвестиционная программа развития инфраструктуры аэропорта

22.Источники финансирования и график инвестиций при строительстве (реконструкции) аэропорта

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

1.Авиатранспортное предприятие, это: 1) авиакомпания; 2) главный оператор аэропорта; 3) оба типа предприятий

2.По виду операций авиакомпании классифицируются на:1) регулярные; 2) чартерные; 3) частные

3.Признаками авиакомпании как типичной большой организационно-технической системы (БОТС) являются: 1) обязательное наличие единой целевой функции, реализуемой в некотором, как правило, ограниченном множестве операций; 2) наличие многоуровневой подсистемы управления, включающей в себя управляющий элемент, имеющий функции ЛПР; 3) форма собственности.

4.Решение проблемы синтеза комплексной модели авиатранспортного предприятия предполагает последовательное выполнение трех основных этапов. Выделите их. 1) системный анализ; 2) системное моделирование; 3) системное управление; 4) системная ориентация

5.Комплексная модель функционирования авиакомпании, включает в себя в качестве двух основных компонентов:1) блок-схему взаимодействия разнородных потоков в процессе функционирования авиакомпании;2) вычислительный алгоритм имитационного моделирования, формализовано описывающий процесс формирования количественных значений всех взаимообусловленных показателей работы компании; 3) структуру воздушных линий авиакомпании

6.Показатели, рекомендованные ИКАО для использования в качестве существенных переменных состояния авиакомпании, как экономической системы, это: 1) рентабельность продаж ;2) чистая рентабельность продаж; 3) количество эксплуатируемых воздушных судов.

7.Под хозяйственным механизмом (системой управления) авиа-компания понимается: 1) механизм приведения в действие объективных законов рыночной экономики на данном предприятии; 2) совокупность организационных структур, структур и методов управления, технических средств их поддержки, конкретных форм хозяйствования и правовых норм, используемых авиапредприятиями в рыночной экономике; 3)система управления персоналом.

8.Выделите условие, при выполнении которого авиакомпания будет иметь оптимальный объем АТП, максимизирующий ее эксплуатационную прибыль на рынках несовершенной конкуренции.1)  $K_{тл} = (A_0 - НДС)/Об$ ;2)  $ВЕР = FC/P-AVC$ ; 3)  $MR = MC$ ;

9. Система транспортного обеспечения перевозок авиакомпании (СТО) это: 1) одна из четырех подсистем системы управления (хозяйственного механизма) авиакомпании; 2) одна из трех подсистем системы управления (хозяйственного механизма) авиакомпании; 3) подсистема обеспечения безопасности перевозок.

10. Стратегический план это: 1) набор корректируемых в зависимости от изменений внешней и внутренней среды действий и решений высшего менеджмента авиакомпании, предназначенных для достижения целей предприятия; 2) одна из подсистем системы управления (хозяйственного механизма) авиакомпании; 3) план мероприятий по набору персонала.

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

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

13. Для решения задач стратегического планирования менеджментом авиакомпании, в первую очередь, осуществляется реализация следующих основных этапов: 1) формулирование и уточнение миссии авиапредприятия; 2) формулирование долгосрочных, среднесрочных, краткосрочных стратегических целей, удовлетворяющих требованиям собственника и высшего менеджмента авиакомпании; 3) разработка векторного показателя задач предприятия, как количественного выражения целей; 4) всех перечисленных этапов.

14. Темпы роста пассажирских перевозок воздушным транспортом связаны корреляционной зависимостью с: 1) количеством авиакомпаний в стране; 2) темпами роста ВВП страны; 3) темпами роста населения страны.

15. Управленческое обследование авиакомпании включает в себя следующие основные этапы анализа: 1) динамики объемных показателей авиакомпании; 2) динамики доли авиакомпании на рынках (сегментах) авиатранспортной продукции (АТП); 3) динамики темпов роста доходов и расходов авиакомпании; 4) структуры прибыли до налогообложения и ее динамики; 5) все перечисленные этапы.

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

17. В практике стратегического планирования авиакомпаний, в качестве альтернативных, используются шесть типов генеральных стратегий. Выделите их: 1) предпринимательская стратегия; 2) стратегия динамического роста; 3) эксплуатационная стратегия; 4) стратегия сохранения достигнутого уровня прибыльности (ограниченного роста); 5) ликвидационная стратегия; 6) стратегия выживания; 7) стратегия обновления.

18. В практике стратегического планирования авиакомпаний, в качестве функциональных используются восемь стратегий. Выделите их. 1) институциональная; 2) коммерческая (маркетинга); 3) обновления; 4)

транспортного обеспечения перевозок (производственная); 5) летная; 6) инновационная; 7) техническая; 8) информационных технологий (IT-стратегия); 9) финансовая; 10) инвестиционная; 11) управления персоналом.

19. Критерий эффективности управления авиакомпанией, используемый ИКАО, это: 1) отношение эксплуатационной прибыли (прибыли от продаж) к эксплуатационным доходам (выручке) в процентах; 2) рентабельность продаж; 3) отношение эксплуатационной прибыли (прибыли от продаж) к эксплуатационным расходам в процентах; 4) отношение эксплуатационных доходов к эксплуатационным расходам.

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

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

22. В качестве инструментов оперативного управления менеджерами авиакомпаний используются: 1) план маркетинга (план продаж); 2) план структуры и движения парка ВС; 3) производственная программа (план движения определенных типов ВС по авиалиниям); 4) план по охране природных ресурсов.

23. В целях сравнительного анализа производительности воздушных судов авиакомпаний используются: 1) показатель часовой производительности ВС (ткм/час); 2) показатель годовой производительности ВС компании (млн. ткм/среднесписочное ВС в год).

25. Система ТО и Р авиакомпании должна обеспечивать: 1) подготовку ВС к полету в соответствии с полетным заданием; 2) поддержание уровня безотказности изделий авиационной техники (АТ) обусловленного требованиями безопасности и регулярности полетов; 3) высокую коммерческую загрузку ВС; 4) минимальное время простоев ВС на ТО; 5) поддержание заданного уровня долговечности изделий АТ; 6) минимальные трудовые и материальные затраты на ТО и Р.

26. Для ВС ГА, в целях обеспечения безопасности, надежности и эффективности эксплуатации, могут назначаться четыре вида ресурсов. Выделите их: 1) ресурс (срок службы) до списания (технический); 2) назначенный ресурс (срок службы); 3) средний ресурс (срок службы); 4) гарантийный ресурс (срок службы); 5) межремонтный (до 1 ремонта) ресурс (срок службы).

27. По целевому назначению и воздействию на техническое состояние ВС, все работы, выполняемые персоналом системы ТО и Р, подразделяются на три вида. Выделите их: 1) технологическое обслуживание; 2) поддержание и восстановление надежности; 3) контроль технического состояния; 4) летная эксплуатация ВС.

28. Решение задачи рациональной организации системы технического обслуживания воздушных судов авиакомпании предполагает решение двух взаимосвязанных задач. Выделите их: 1) выбора стратегии технической эксплуатации (СТЭ); 2) выбора воздушных линий; 3) обоснования наиболее предпочтительной стратегии экономического поведения авиакомпании на мировом рынке услуг по техническому обслуживанию и ремонту (ТО и Р) ВС.

29. Теоретически в конкурентной отрасли возможны четыре типа основных рыночных структур. Выделите их: 1) чистая (совершенная) конкуренция; 2) монополистическая конкуренция; 3) постоянная конкуренция; 4) олигополистическая конкуренция; 5) чистая монополия (монопсония).

30. В соответствии с принятыми в мировой практике методами анализа товарных рынков количественными показателями, характеризующими структуру рынка авиаперевозок, являются: 1) количество авиаперевозчиков на рынке; 2) доли авиаперевозчиков в объеме авиатранспортной продукции, реализуемой на данном рынке (сегменте); 3) количество перевезенных пассажиров; 4) показатели рыночной концентрации.

31. Для решения практических вопросов технико-экономического анализа авиаперевозок, в соответствии с различными значениями коэффициентов CR и индексов НИИ принято выделять три типа рынков: 1) I тип при  $70\% < CR-3 < 100\%$ ;  $2000 < НИИ < 10000$ ; 2) II тип при  $45\% < CR-3 < 70\%$ ;  $1000 < НИИ < 2000$ ; 3) III тип при  $CR-3 < 45\%$ ;  $НИИ < 1000$ . Какой из указанных типов рынков относится к рынкам умеренной концентрации?

32. Средняя дальность перевозки авиакомпании, это: 1) отношение выполненного пассажирооборота к числу перевезенных пассажиров; 2) отношение числа перевезенных пассажиров к выполненному пассажирообороту;

33. В практике авиационного бизнеса наиболее распространенными являются четыре подхода к прогнозированию. Выделите их: 1) экстраполяция; 2) прогнозирование с применением эконометрических моделей; 3) прогнозирование с использованием методов экспертных оценок; 4) методы прогнозирования, являющиеся комбинацией вышеприведенных; 5) аппроксимация.

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

35. Внедрение и использование какой модели ценообразования на транспортную продукцию являются одним из основных направлений повышения эффективности функционирования авиакомпаний? 1) гибкой; 2) затратной.

36. Основными составляющими права доступа к рынку международных перевозок являются: 1) права на маршруты; 2) права на эксплуатацию; 3) права на перевозки, вытекающие из многосторонних и двусторонних соглашений о воздушном сообщении; 4) права на аэропорты.

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

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

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

40.К наиболее распространенным методикам интегрированной оценки уровня конкурентоспособности авиакомпании можно отнести четыре следующие. Выделите их: 1) методика сравнительного анализа эффективности (продуктивности) использования ресурсов предприятия; 2) методика соизмерения конкурентных сил предприятия на основе использования результатов SWOT-анализа; 3) методика анализа конкурентоспособности авиакомпании по отдельным элементам комплекса маркетинга; 4) методика анализа конкурентоспособности авиакомпании по показателям качества; 5) методика анализа конкурентоспособности авиакомпании по показателям численности персонала.

### **Типовые ситуационные задачи, используемые в рамках метода РКС (кейс-задачи) и для проведения промежуточной аттестации в форме зачета и экзамена (темы 7, 9,13,21)**

1.В табл. 1 и 2 представлен анализ основных показателей производственной и финансово-экономической деятельности ОАО «Авиакомпания «Сибирь» за 2012-2016 годы.

Необходимо предложить генеральную стратегию и набор функциональных стратегий развития авиапредприятия на 2017-2022 годы.

Таблица 1– Производственные показатели ОАО «Авиакомпания «Сибирь» за 2012-2016 годы

№ п/п	Показатели	Единицы измерения	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Пассажирские перевозки (ВВЛ)</b>							
1	Число рейсов	-	35429	35785	38326	41012	47367
2	Налет	час	92124	91473	95886	99094	111913
3	Пассажирооборот	млн. пкм	7308,8	6830,5	7627,7	8020,6	9205,4
4	Число	тыс.	3636	3548	4010	4385	5093

	перевезенных пассажиров	чел.					
5	Средняя дальность перевозки	км	2010,1	1925,2	1902,2	1829,1	1807,5
Таблица 1– продолжение							
6	Процент занятости кресел	%	76	74,3	78,3	79,9	79,4
Пассажирские перевозки (МВЛ)							
6	Число рейсов	-	10546	13622	18951	21715	22497
7	Налет	час	32836	41781	56927	64801	65180
8	Пассажирооборот	млн. пкм	2970,1	3712,3	5397,5	6177,2	6377,4
9	Число перевезенных пассажиров	тыс. чел.	1199	1580	2341	2700	2845
10	Средняя дальность перевозки	км	2477,1	2349,6	2305,6	2287,9	2241,6
11	Процент занятости кресел	%	77,9	78,1	82,6	82,1	80,8
Пассажирские перевозки (всего)							
12	Число рейсов	-	45975	49407	57277	62727	69864
13	Налет	час	124960	133254	152813	163895	177093
14	Пассажирооборот	млн. пкм	10278,9	10542,8	13025,2	14197,8	15582,8
15	Число перевезенных пассажиров	тыс. чел.	4835	5128	6351	7085	7938
16	Процент занятости кресел	%	76,5	75,6	80,1	80,9	80,0
Грузовые перевозки (всего)							
17	Перевезено грузов и	тонн	36699	34924	37413	36515	36667

	почты						
18	Грузовой тоннокилометр	млн. ткм	88,8	84,5	84,8	80,9	81,1
19	Средняя дальность перевозки	км	2419,5	2419,4	2266,6	2215,5	2211,8

Таблица 2–Финансовые показатели ОАО «Авиакомпания «Сибирь» за 2012-2016 годы

№ п/п	Показатели	Единицы измерения	2012	2013	2014	2015	2016
1	Выручка	млн. руб.	39822	45264	55864	62721	70706
2	Себестоимость	млн. руб.	31999	37962	49984	56223	63488
3	Валовая прибыль	млн. руб.	7823	7302	5880	6498	7218
4	Коммерческие расходы	млн. руб.	1666	1824	2667	2119	2494
5	Управленческие расходы	млн. руб.	1965	2032	2066	1971	2292
6	Прибыль от продаж	млн. руб.	4192	3446	1147	2408	2432
7	Сальдо внереализационных доходов и расходов	млн. руб.	-2765	-1472	438	-1043	-753
8	Прибыль до налогообложения	млн. руб.	1427	1974	1585	1365	1679
9	Текущий налог на прибыль	млн. руб.	285,4	394,8	317	273	335,8
10	Чистая прибыль	млн. руб.	1142	1579	1268	1092	1343
11	Рентабельность продаж	%	10,5	7,6	2,1	3,8	3,4
12	Чистая рентабельность	%	2,9	3,5	2,3	1,7	1,9

2. В табл. 1 и 2 представлены показатели конкурентоспособности ПАО «Аэрофлот» и Группы компаний «Lufthansa за 2013-2015 годы, а также прогнозные показатели производственной деятельности ПАО «Аэрофлот» до 2020 года.

Необходимо предложить стратегию сохранения (повышения) конкурентоспособности ПАО «Аэрофлот» на мировом рынке авиаперевозок в данном периоде.

Таблица 1– Показатели конкурентоспособности ПАО «Аэрофлот» и Группы компаний «Lufthansa»

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	ПАО «Аэрофлот»			Группа компаний «Lufthansa»		
			2013	2014	2015	2013	2014	2015
1	Среднегодовая доходная ставка	цент/пасс. км	10,4	7,8	8,5	18,2	18,6	17,4
2	Среднегодовая расходная ставка	цент/пасс. км	8,3	6,8	7,4	17,8	18,9	15,8
3	Среднесписочное число ВС	ед.	143	155	170	622	615	600
4	Налет часов	тыс. час	509	555	595	3627	3455	3781
5	Среднесуточный налет ВС	час/ВС в сутки	9,8	9,8	9,6	16,0	15,4	17,3
6	Пассажиروоборот от выполненный	млрд. пасс. км	60	67	74	214	209	202

Таблица 2– Прогнозные показатели производственно-хозяйственной деятельности (ПХД) ПАО «Аэрофлот» до 2020 года

№ п/п	Наименование показателя	Единицы измерения	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Перевозка пассажиров	млн. чел.	26,1	30,4	33,7	37,3	41,0	45,0
2	Выполненный пассажирооборот	млрд. пасс. км	74,1	84,0	93,1	102,7	112,9	123,8
3	Предельный пассажирооборот	млрд. кресло-км	93,5	106,1	117,3	129,1	141,6	155,0
4	Коэффициент пассажирской загрузки	%	79,3	79,5	79,8	80,2	80,6	80,9

3.В табл. 1 и 2 представлены эксплуатационно-технические характеристики международных аэропортов «Санкт-Петербург», «Иркутск», «Шанхай» (Пудун), на рисунках 1 и 2 ортодромические расстояния между ними.

Необходимо предложить стратегию коммерческой эксплуатации данной МВЛ с выбором рационального типа ВС ПАО «Аэрофлот», с учетом имеющихся эксплуатационных ограничений.

Таблица 1–Эксплуатационно-технические характеристики международных аэропортов «Санкт-Петербург» и «Иркутск»

№ п/п	Наименование характеристики	Международный аэропорт «Санкт-Петербург»	Международный аэропорт «Иркутск»
1	Код ИАТА	LED	ИКТ
2	Код ИКАО	ULLI	UIII
3	Внутренний код	ПЛК	ИКТ
4	Главный оператор	ООО"ВВСС"	ОАО "Международный аэропорт Иркутск"
5	ВПП	1.10R/28L –3780x60м 2.10L/28R –3397x60м	12/30 – 3565x45м
6	Классификационное число покрытия ВПП	1. PCN 74/R/C/W/U 2. PCN 56/R/C/X/T	PCN 45/F/A/W/T
7	Класс аэродрома	А	Б
8	Время работы	круглосуточно	круглосуточно
9	Часовой пояс	UTC+3/+4	UTC +8
10	Метеоминимум	II категория ИКАО	I категория ИКАО

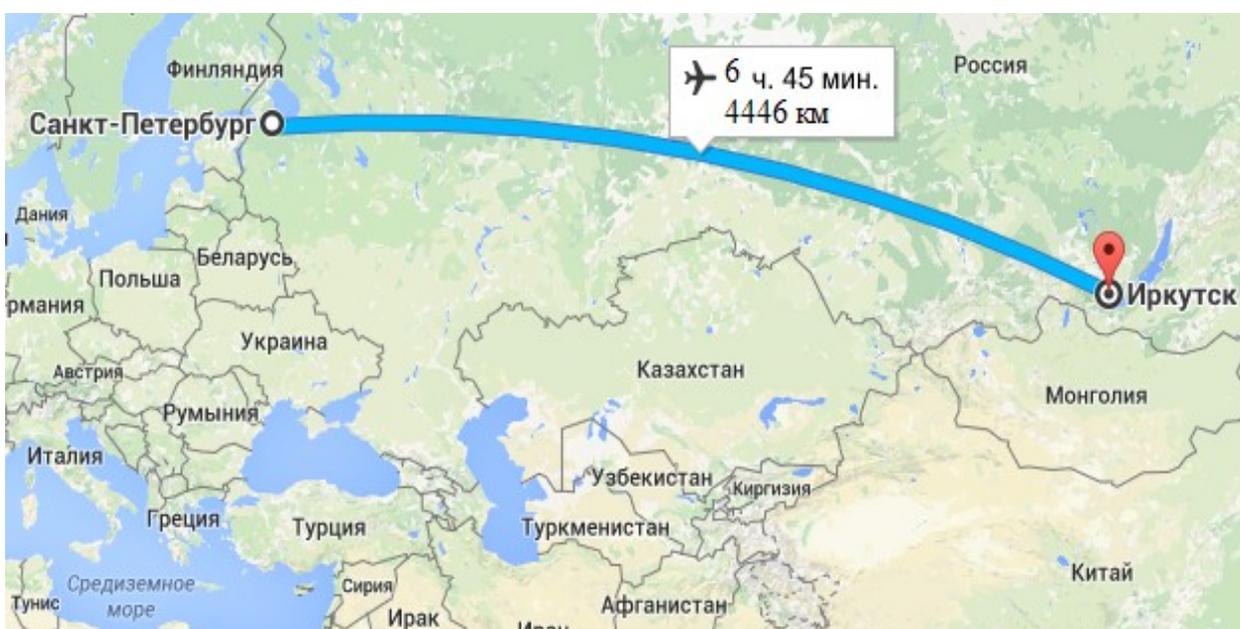


Рисунок 1 – Ортодромия LED – ИКТ

Таблица 2–Эксплуатационно-технические характеристики международного аэропорта «Шанхай» (Пудун)

№ п/п	Наименование характеристики	Shanghai Pudong International Airport
1	Код ИАТА	PVG
2	Код ИКАО	ZSPD
3	Эксплуатант	Shanghai Airport Authority
4	ВПП	1.16R/34L – 3800 x 60м 2.16L/34R – 3800 x 60м 3.17R/35L – 3400 x 60м 4.17L/35R – 4000 X 60м
5	Классификационное число покрытия ВПП	1. PCN 109/R/B/W/T 2. PCN 109/R/B/W/T 3. PCN 121/R/B/W/T 4. PCN 121/R/B/W/T
6	Класс аэродрома	4F
7	Время работы	круглосуточно
8	Часовой пояс	UTC +8
9	Метеоминимум	III A

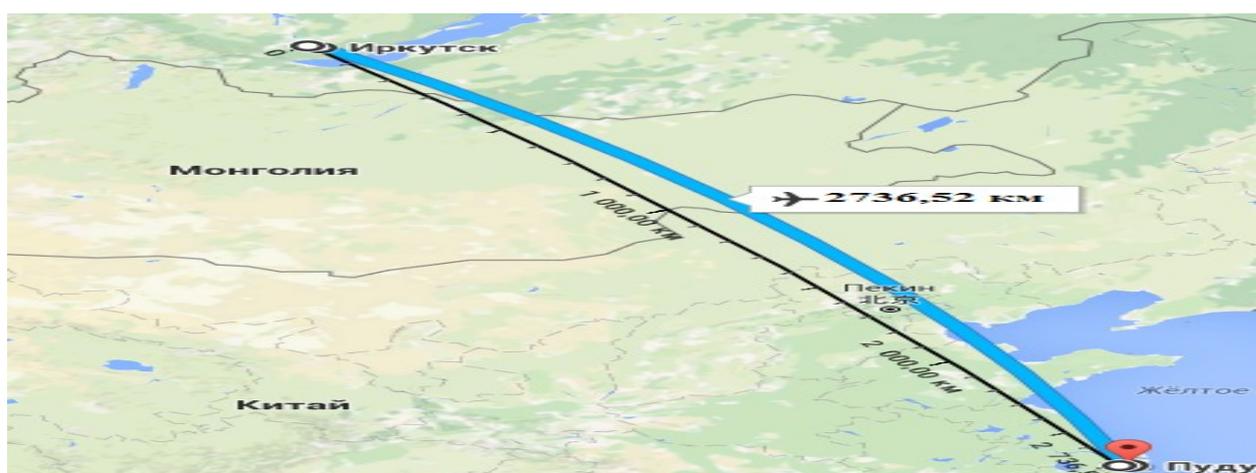


Рисунок 2 – Ортодромия ИКТ– PVG

4. Выполнить анализ организационной структуры и структуры управления выбранной авиакомпании и дать предложения по корректировке структуры управления.

5. Выполнить анализ схемы генерального плана международного аэропорта «Шереметьево» (МАШ) и оценить преимущества и недостатки реализованного главным оператором аэропорта варианта развития генплана в северном направлении.

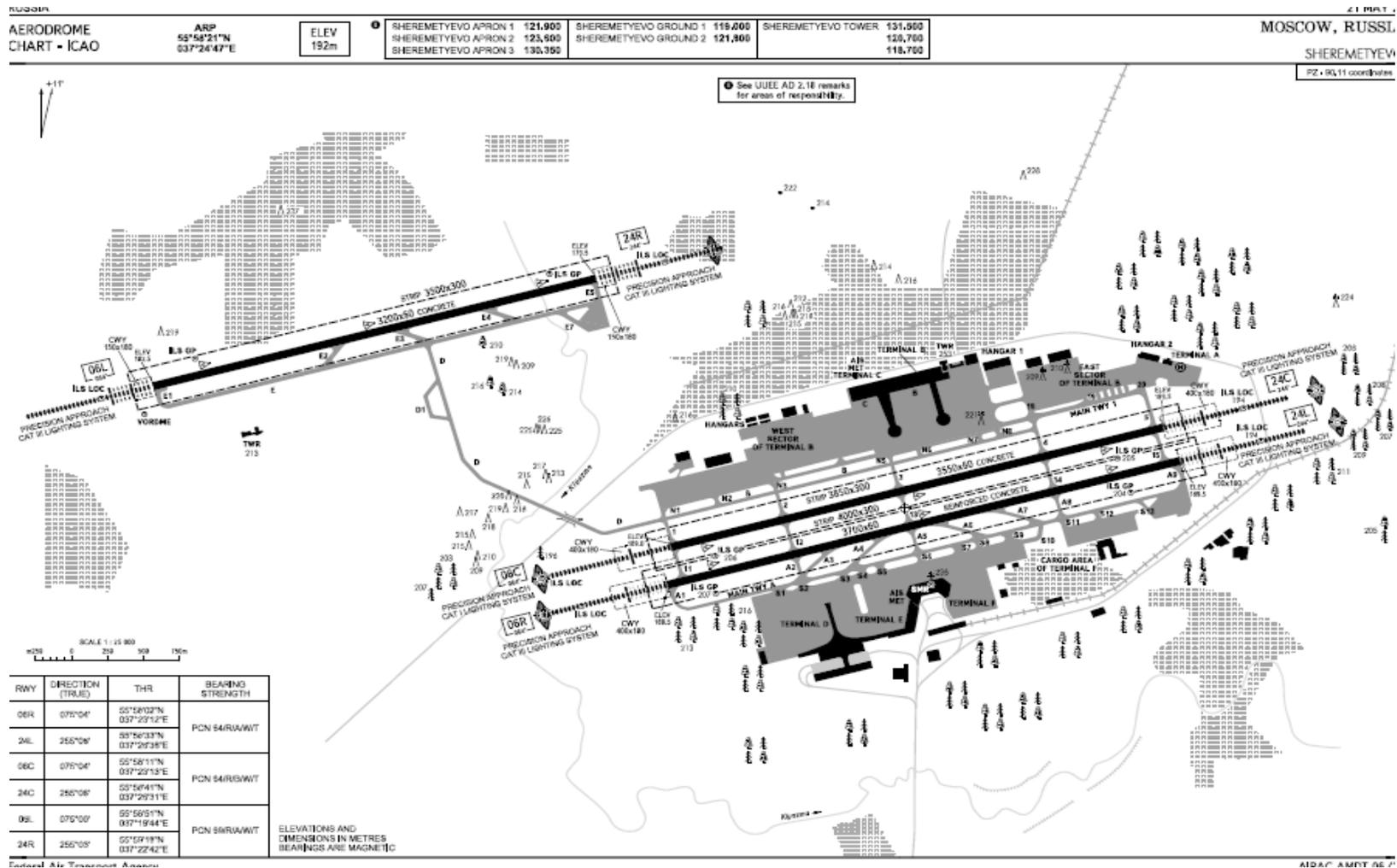


Рисунок 1 – Схема генерального плана международного аэропорта «Шереметьево»

## **Примерный перечень вопросов для промежуточной аттестации в форме зачета**

1. Сформулируйте принципы целостности, сложности и организованности, используемые для исследования БОТС
2. Диаграмма краткосрочного равновесия авиакомпании на рынках несовершенной конкуренции
3. Назначение хозяйственного механизма авиапредприятий
4. Основные типы рынков воздушных перевозок
5. Конъюнктурообразующие показатели рынков воздушных перевозок
6. Основные методы моделирования хозяйственного механизма авиапредприятий
7. Назначение и структура подсистемы транспортного обеспечения хозяйственного механизма авиакомпании
8. Назначение и структура подсистемы регулирования рыночных отношений хозяйственного механизма авиакомпании
9. Назначение и структура подсистемы аэропортовой деятельности хозяйственного механизма главного оператора аэропорта
10. Формы владения и управления аэропортами РФ
11. Блок-схема организации процесса стратегического планирования авиакомпании
12. Последовательность формирования структуры управления авиакомпании
13. Критерии оптимальности структуры воздушных линий (ВЛ) авиакомпании
14. Эксплуатационные характеристики аэродромов и аэропортов
15. Коммерческие права и соглашения на эксплуатацию ВЛ («свободы воздуха»)
16. Выходные характеристики плана маркетинга (плана продаж) авиакомпании
17. Определение провозной емкости авиакомпании
18. Структура и движение парка ВС авиакомпании

## **Примерный перечень вопросов для промежуточной аттестации в форме экзамена**

1. Модель авиатранспортного предприятия как объекта управления.
2. Бизнес-план авиакомпании, структура, основные разделы.
3. Система управления (хозяйственный механизм) авиакомпании, блок – схема структуры, основные подсистемы.
4. Основные производственные показатели главного оператора аэропорта.
5. Система транспортного обеспечения перевозок как подсистема хозяйственного механизма авиакомпании.

- 6.Метод коэффициентного анализа финансового состояния предприятия.
- 7.Система управления (хозяйственный механизм) главного оператора аэропорта, блок – схема структуры, основные подсистемы.
- 8.План продаж (маркетинга) авиакомпании.
- 9.Система регулирования рыночных отношений как подсистема хозяйственного механизма авиакомпании.
- 10.Организационно-правовые формы авиатранспортных предприятий.
- 11.Система управления себестоимостью транспортной продукции как подсистема хозяйственного механизма авиакомпании.
- 12.План движения ВС по воздушным линиям (производственный план авиакомпании).
- 13.Институциональная подсистема хозяйственного механизма авиакомпании.
- 14.Рекомендуемая ИКАО структура управления аэропортом.
- 15.Организация системы стратегического планирования авиакомпании.
- 16.Пропускная способность аэропорта как объект управления.
- 17.Система организации планирования транспортного обеспечения авиаперевозок.
- 18.Финансовый план авиакомпании.
- 19.Система организации технического обслуживания ВС.
20. Критерии оценки конкурентов авиакомпании на эксплуатируемых воздушных линиях.
- 21.Система исследования и прогнозирования рынка авиаперевозок.
22. Методология разработки программ технического обслуживания ВС (ПТО ВС) авиакомпании (MSG-3).
- 23.Система ценообразования авиакомпании.
- 24.Программа инвестиций на поддержание летной годности ВС.
- 25.Система ценообразования главного оператора аэропорта.
- 26.План материально-технического снабжения авиакомпании.
- 27.Система и критерии оптимизации структуры воздушных линий авиакомпании.
- 28.Пропускная способность аэровокзала аэропорта, как объект управления.
- 29.Организация системы коммерческой деятельности авиакомпании.
- 30.Государственное регулирование ставок сборов главных операторов аэропортов.
- 31.Система регулирования отношений собственности авиатранспортных предприятий.
- 32.Структура себестоимости транспортной продукции авиакомпании.
- 33.Система оценки качества и конкурентоспособности авиакомпании.
- 34.Диаграмма краткосрочного равновесия на рынках совершенной и несовершенной конкуренции. Объем транспортной продукции авиакомпании, максимизирующий ее эксплуатационную прибыль

35.Тарифная политика авиакомпании на регулярных воздушных линиях.

36.Структура и основные показатели мирового рынка авиатранспортной продукции.

37.Основные проблемы процесса обновления парка ВС авиакомпаний

38.Структура и основные показатели рынка авиатранспортной продукции РФ.

39.Система финансового планирования авиатранспортных предприятий.

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

41.Предплановая координация при генеральном планировании аэропорта. Требования, предъявляемые к информации.

42.Предварительное ТЭО генерального плана аэропорта.

43.Организация генерального планирования аэропорта.

44. Система финансового планирования главного оператора аэропорта.

45.Источники инвестиций авиакомпании и аэропорта. Планирование инвестиций.

46.Многоэлементная система финансирования предприятий. Долевое и долговое финансирование

47.Рынки капитала. Система управления структурой капитала авиакомпании.

48.Методы оценки эффективности инвестиций авиапредприятий.

### **Типовые расчетно - логические задачи для проведения промежуточной аттестации в форме экзамена**

1. Рассчитать среднегодовые темпы прироста пассажирооборота (AAGR и CAGR) мирового ВТ за последние пять лет по данным ИКАО.

2. Рассчитать среднегодовые темпы прироста пассажирооборота (AAGR и CAGR) ВТ РФ за последние пять лет по данным ФАВТ.

3. Рассчитать среднегодовые темпы прироста пассажирооборота (AAGR и CAGR) ВТ РФ выбранной авиакомпании за последние пять лет.

4. Рассчитать среднегодовые темпы прироста пассажирообмена (AAGR и CAGR) ВТ РФ выбранного главного оператора аэропорта за последние пять лет.

5. Построить график кривой спроса выбранной авиакомпании на рынке пассажирских перевозок ВВЛ.

6. Построить график кривой спроса выбранной авиакомпании на рынке пассажирских перевозок МВЛ.

7. Построить график кривой спроса пассажирообмена выбранного главного оператора аэропорта РФ на рынке аэропортовых услуг ВВЛ.

8. Построить график кривой спроса пассажирообмена выбранного главного оператора аэропорта РФ на рынке аэропортовых услуг МВЛ.

9. Рассчитать матрицу SWOT-анализа выбранной авиакомпании с использованием программного обеспечения кафедры 20.
10. Рассчитать матрицу SWOT-анализа выбранного главного оператора аэропорта с использованием программного обеспечения кафедры 20.
11. Выполнить прогноз пассажирооборота выбранной авиакомпании на пять лет с использованием программного обеспечения кафедры 20.
12. Выполнить прогноз пассажирообмена выбранного главного оператора аэропорта РФ на пять лет с использованием программного обеспечения кафедры 20.
13. Построить график динамики эффективности управления (рентабельности продаж) выбранной авиакомпании за последние пять лет.
14. Построить график динамики эффективности управления (рентабельности продаж) выбранного главного оператора аэропорта за последние пять лет.
15. Построить график динамики чистой рентабельности выбранной авиакомпании за последние пять лет.
16. Построить график динамики чистой рентабельности выбранного главного оператора аэропорта за последние пять лет.
17. Построить график динамики коэффициента Дюпона выбранной авиакомпании за последние пять лет.
18. Построить график динамики коэффициента Дюпона выбранного главного оператора аэропорта за последние пять лет.
19. Построить график функциональной зависимости среднегодовых темпов прироста (AAGR) выбранного главного оператора аэропорта РФ от среднегодовых темпов прироста (AAGR) ВВП по ППС.
20. Определить величины объема пассажирооборота и доходной ставки выбранной авиакомпании, максимизирующие ее эксплуатационную прибыль в десятилетнем периоде.
21. Выполнить расчет коэффициентов долговой нагрузки, выбранных авиакомпании и главного оператора аэропорта.
22. Выполнить расчет оптимального объема пассажирооборота (максимизирующего эксплуатационную прибыль) выбранной авиакомпании по ретроспективным данным ФХД.
23. Выполнить оценку управляемости и соответствия функционирования выбранной авиакомпании «золотым правилам» экономики.
24. Произвести оценку провозной емкости выбранной авиакомпании
25. Произвести расчет средневзвешенной величины задержки отправок воздушных судов главным оператором международного аэропорта «Казань» (АО «МАК»), согласно данным отчета по форме 30-ГА за январь 2019 года (табл.1).
26. Определить срок окупаемости инвестиций по графику текущих (дисконтированных) стоимостей инвестиционного проекта реконструкции аэровокзала международного аэропорта – хаба «Владивосток (рисунок 1).



Таблица 1– Отчет о регулярности отправлений ВС АО «Международный аэропорт «Казань»» за январь 2019 года (форма 30-ГА)

Вид сообщения	N строки	Количество отправлений самолётов, вертолётов, предусмотренных расписанием, по плану, ед	Количество отправлений самолётов, вертолётов, выполненных — всего, ед	В том числе: выполненных с опозданием — всего, ед	из них:				Общее время опозданий отправлений самолётов, вертолётов — всего, самолётов-часов		в том числе			
					По метеоусловиям		Из-за отсутствия ГСМ		первоначальное отправление	Задержка прибытия самолёта (ЗПС)	По метеоусловиям		Из-за отсутствия ГСМ	
					первоначальное отправление	Задержка прибытия самолёта (ЗПС)	первоначальное отправление	Задержка прибытия самолёта (ЗПС)			первоначальное отправление	Задержка прибытия самолёта (ЗПС)		
									первоначальное отправление	Задержка прибытия самолёта (ЗПС)			первоначальное отправление	Задержка прибытия самолёта (ЗПС)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Все сообщения — международное, внутреннее, местное (исключая рейсы самолётов иностранных компаний) (сумма строк 02, 03, 04, 05)	01	683	683	211	41	40	---	---	69.36	90.34	36.61	23.63	---	---
в том числе: международное: - между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ	02	19	19	12	1	---	---	---	02.22	13.37	00.58	---	---	---
- между Россией и странами СНГ	03	4	4	2	---	---	---	---	00.87	---	---	---	---	---
внутреннее (исключая местное)..	04	660	660	197	40	40	---	---	66.27	76.97	36.03	23.63	---	---
Местное.....	05	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

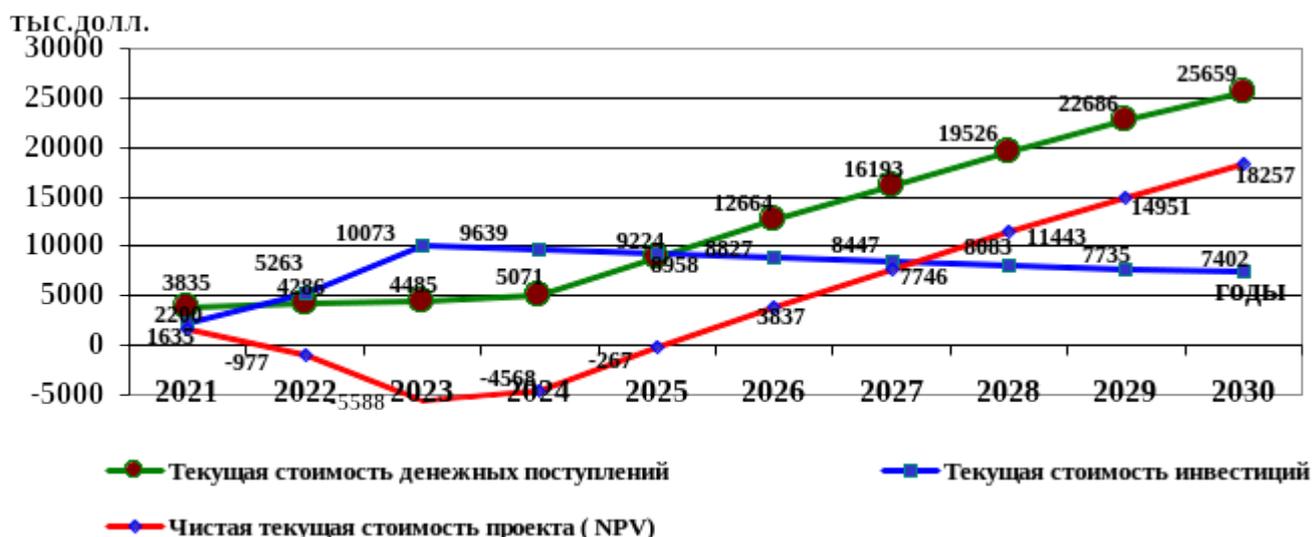


Рисунок 1 – График текущих (дисконтированных) стоимостей инвестиционного проекта реконструкции аэровокзала международного аэропорта – хаба «Владивосток»

27. 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 налета часов.

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	Налет ВС фактический	часы налета	2018 год	2019 год
3			74 652	107 365
3	Налет на одно среднесписочное ВС в год	часы налета/ВС в год	<b>2018</b>	<b>2019</b>
4			2 333	3 355
4	Суточный налет на одно среднесписочное ВС	часы налета/ВС в сутки	2018 год	2019 год
5			6,4	9,2
5	Объемы ТО ВС	тыс. нормочасов	2018 год	2019 год
			309,8	445,6

28. Рассчитать результаты коммерческой эксплуатации 2 ВС B767-300ER на основе договора оперативного лизинга авиакомпании «Уральские авиалинии» по исходным данным табл.1

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	летных 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) (стр.3*стр.4*стр.5/100*стр.6)/1000	тыс. пасскм в год	
8	Часовая производительность ВС (стр.7/стр.2) *1000	пасс/км/час	
9	Средняя доходная ставка на ВЛ авиакомпании (определяется планом маркетинга)	цент/пасс/км	2,67
10	Эксплуатационные доходы (плановые) (стр.7*стр.9/100)	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 (стр.11*12*стр.1)	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) (стр.7*стр.13/100)	тыс. долл.	
15	Платежи по лизингу в год за пассажирское кресло (стр.12/стр.1/стр.4)	тыс. долл/ кресло в год	
16	Удельные расходы на ПЛГ (согласно договорам лизинга)	долл/час налета	360
17	Расходы на ПЛГ (стр.16 *стр.2)/1000	тыс. долл.	
18	Эксплуатационные расходы (включая расходы на аренду и ПЛГ ВС) (стр.14+стр.12+стр.17)	тыс. долл.	
15	Эксплуатационная (операционная) прибыль (плановая) (стр.10 - стр.18)	тыс. долл.	
16	Операционная рентабельность (стр.15/стр.10*100)	%	

29. Произвести прогнозирование величин темпов прироста пассажирообмена международного аэропорта «Екатеринбург» (Кольцово) в 2016-2019 годах, используя их функциональную зависимость от темпов прироста ВВП РФ (ППС), приведенную на рисунке 1.

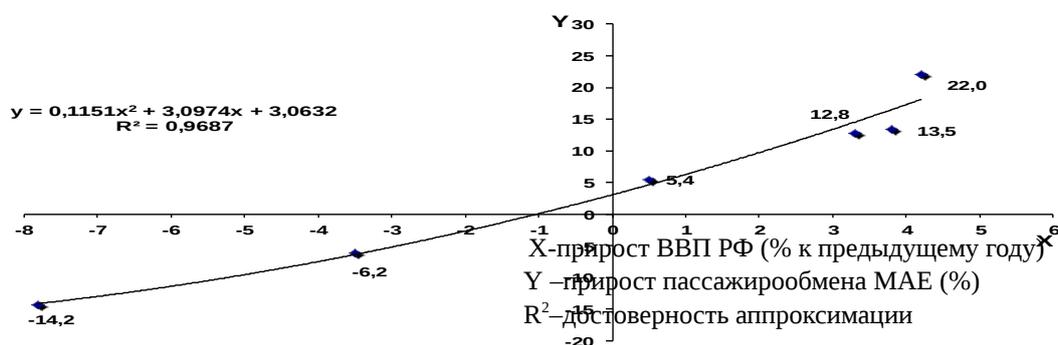


Рисунок 1 – Функциональная зависимость темпов прироста пассажирообмена международного аэропорта «Екатеринбург» от темпов прироста ВВП РФ (ППС)

30. Определить величины эксплуатационных расходов АО «МАК» – главного оператора аэропорта международного аэропорта «Казань» по ретроспективным исходным данным 2013-2016 годов (табл.1), используя функциональные зависимости VFP и ROS, приведенные на рисунках 1 и 2.

Таблица 1– Ретроспективные исходные данные по расчету эксплуатационных расходов главного оператора международного аэропорта «Казань» – АО «МАК» в 2013-2016 годах

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2013	2014	2015	2016
1	Пассажирооборот	тыс. пасс.	1847,3	1942,4	1794,7	1912,9
2	Грузооборот	тонн	4046,5	3426,1	2537,8	2 538,0
3	Среднесписочная численность персонала	чел.	1515	1659	1450	1338
4	Эксплуатационные доходы (выручка)	тыс. руб.	1216971	1367238	1420402	1736792
5	Производительность персонала (WLU)	усл. пасс/чел в год				
6	Производительность АО «МАК» $VFP=f(WLU)$	-				
7	Рентабельность продаж $r=ROS=f(VFP)$	%				
8	Прибыль от продаж (стр.4*стр.7/100)	тыс. руб.				

9	Эксплуатационные расходы (стр.4 – стр.8)	тыс. руб.				
---	--	-----------	--	--	--	--

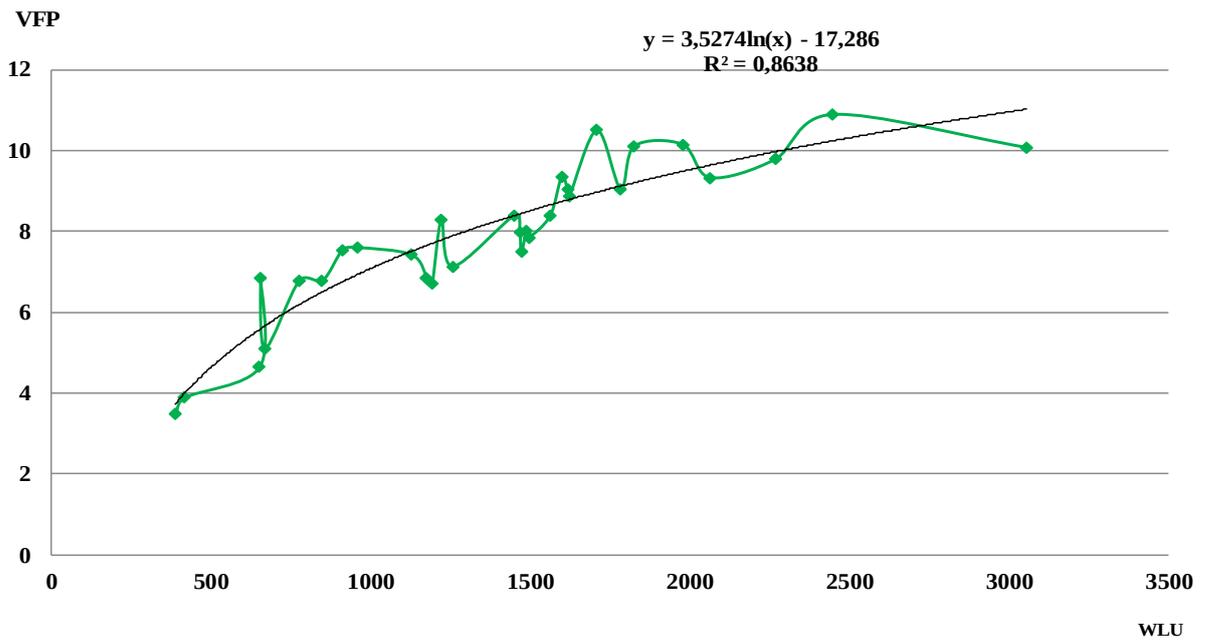


Рисунок 1– Функциональная зависимость производительности главных операторов аэропортов РФ (VFP) от производительности персонала (WLU) в 2013-2016 годах

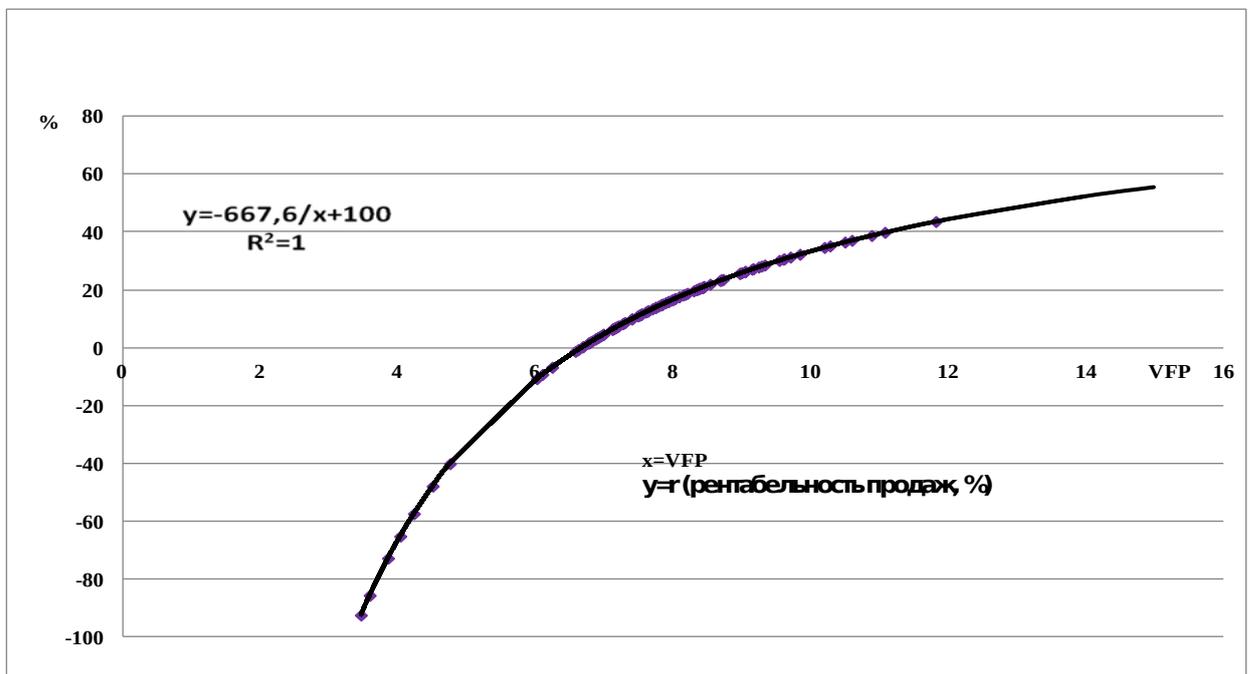


Рисунок 2– Функциональная зависимость рентабельности продаж ( $r = \text{ROS}$ , %) главных операторов аэропортов РФ от их производительности (VFP)

## 10. Методические рекомендации для обучающихся по освоению дисциплины

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

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

- ознакомление обучающихся с целями, задачами и структурой изучаемой дисциплины, ее местом в системе наук и связями с другими дисциплинами;

- краткое, но, по существу, изложение комплекса основных научных понятий, подходов, методов, принципов данной дисциплины;

- краткое изложение наиболее существенных положений, раскрытие особенно сложных, актуальных вопросов, освещение дискуссионных проблем;

- определение перспективных направлений дальнейшего развития научного знания в данной области социально-экономической деятельности.

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

В ходе изучения дисциплины «Хозяйственный механизм авиапредприятий» проводятся как традиционные лекции, в ходе которых используются преимущественно разъяснение, иллюстрация, описание, приведение примеров, так и проблемные, характеризующиеся всесторонним анализом явлений, научным поиском истины. Проблемная лекция опирается на логику последовательно моделируемых проблемных ситуаций путем постановки проблемных вопросов или предъявления проблемных задач.

Проблемная ситуация – это сложная, противоречивая обстановка, создаваемая путем постановки проблемных вопросов (вводных), требующая активной познавательной деятельности обучающихся для ее правильной оценки и разрешения. Проблемный вопрос содержит в себе диалектическое противоречие и требует для разрешения не воспроизведения известных знаний, а размышления, сравнения, поиска, приобретения новых знаний или применения полученных ранее. Значимым фактором полноценной и плодотворной работы обучающегося на лекции является культура ведения конспекта. Принципиально неверным, но получившим в наше время достаточно широкое распространение, является отношение к лекции как к

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

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

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

Качественно сделанный конспект лекций поможет обучающимся в процессе самостоятельной работы, подготовке к практическим занятиям, выполнению домашних заданий, при подготовке к сдаче зачета и экзамена.

Практические занятия по дисциплине «Хозяйственный механизм авиапредприятий» проводятся в соответствии с учебным планом по отдельным группам. Цель практических занятий – закрепить теоретические знания, полученные студентами на лекциях и в результате самостоятельного изучения соответствующих разделов рекомендуемой литературы, а также приобрести умения и навыки, определенные в п.3 настоящей программы дисциплины.

Темы практических занятий заранее сообщаются обучающимся для того, чтобы они имели возможность подготовиться и проработать соответствующие теоретические вопросы дисциплины. В начале каждого практического занятия преподаватель кратко доводит до обучающихся цель и задачи занятия и обращает внимание обучающихся на наиболее сложные вопросы, относящиеся к изучаемой теме.

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

На усмотрение преподавателя (или по желанию обучающегося) к доске во время практического занятия может быть приглашен обучающийся для объяснения решения задачи, доклада по вопросам темы. По итогам практического занятия преподаватель может выставлять в журнал группы

полученные обучающимися баллы. В рамках практического занятия могут быть проведены: устный опрос, групповое или индивидуальное тестирование, разбор конкретной ситуации.

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

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

Целью самостоятельной работы обучающихся при изучении учебной дисциплины «Хозяйственный механизм авиапредприятий» является выработка ими навыков работы с нормативно-правовыми актами, научной и учебной литературой, другими источниками, материалами экономической и управленческой практики, а также развитие у обучающихся устойчивых способностей к самостоятельному изучению и обработке полученной информации.

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

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

- индивидуальная творческая работа по осмыслению собранной информации, проведению сравнительного анализа и синтеза материалов, полученных из разных источников, интерпретации информации, подготовки к устным опросам и докладам;

- курсовой проект представляет собой самостоятельное и законченное научное исследование студента с элементами оценки практической значимости результатов его научно-исследовательской работы;

– завершающий этап самостоятельной работы – подготовка к сдаче экзаменов по дисциплине, предполагающая интеграцию и систематизацию всех полученных при изучении учебной дисциплины знаний.

Следование принципам систематичности и последовательности в самостоятельной работе составляет необходимое условие ее успешного выполнения. Систематичность занятий предполагает равномерное, по возможности в соответствии с п.п. 5.2, 5.4 и 5.6 настоящей РПД, распределение объема работы в течение всего, предусмотренного учебным планом срока овладения данной дисциплиной. Такой подход позволяет избежать дефицита времени, перегрузок, спешки и т. п. в завершающий период изучения дисциплины. Последовательность работы означает преемственность и логику в овладении знаниями по дисциплине. Данный принцип изначально заложен в учебном плане при определении очередности изучения дисциплин. Аналогичный подход применяется при определении последовательности в изучении тем дисциплины.

В процессе изучения дисциплины «Хозяйственный механизм авиапредприятий» важно постоянно пополнять и расширять свои знания. Изучение рекомендованной литературы и других источников информации является важной составной частью восприятия и усвоения новых знаний. Кроме того, необходимо отметить, что, в определенном смысле, качественный уровень всей самостоятельной работы обучающегося определяется уровнем самоконтроля.

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

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

Текущий контроль знаний студентов осуществляется:

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

Рабочая программа дисциплины «Хозяйственный механизм главных операторов аэропортов и авиакомпаний» разработана в соответствии с требованиями ФГОС ВО бакалавриата по направлению подготовки 40.03.01 «Юриспруденция».

Программа рассмотрена и утверждена на заседании кафедры № 33 «Транспортного права» «27» сентября 2022 года, протокол № 8.

Разработчик:  
к.ю.н., доцент  
д.т.н., доцент



Красненкова О.А.  
Маслаков В.П.

(учетная система, ученое звание, фамилия и инициалы разработчиков)

Заведующий кафедрой № 20 «Менеджмента»  
д.т.н., доцент



Маслаков В.П.

(учетная система, ученое звание, фамилия и инициалы разработчиков)

Программа согласована:

Руководитель ОПОП

к.ю.н., доцент



Лебелова М. Ю.

Программа рассмотрена и одобрена на заседании Учебно-методического совета Университета «22» июня 2022 года, протокол № \_\_\_\_.