

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/diplomnaya-rabota/331791>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Логистика

Оглавление

ВЕДЕНИЕ 4

ГЛАВА 1. АНАЛИЗ АВИАОТРАСЛИ 6

1.1. Основные определения и классификации 6

1.2. Методы развития 12

1.3. Перспективные модели 16

Выводы по главе 1 20

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ МАРШРУТНЫХ СЕТЕЙ АВИАОТРАСЛИ 21

2.1. Анализ построений организации маршрутных сетей 21

2.2. Анализ лучших практик в области построения маршрутных сетей авиакомпаний 31

ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА МАРШРУТНОЙ СЕТИ на примере АО «Авиакомпания «Сибирь» 41

3.1 Анализ существующей сети маршрутов компании АО «Авиакомпания «Сибирь» 41

3.2 Разработка модели маршрутной сети для российского авиаперевозчика АО «Сибирь» 45

3.3 Оценка перспективности разработанной сети маршрутов для авиакомпании АО «Сибирь» 53

Заключение 55

Список использованной литературы 57

Приложение.....59

ВЕДЕНИЕ

В условиях рыночной экономики корпоративная цель и стратегия любой авиакомпании может быть сформулирована как максимизация прибыли от выполнения авиаперевозок на основе использования современных принципов маркетинга, экономико-математических методов и моделей, а также новых информационных технологий при заданных ограничениях на маршрутную сеть, параметры парка воздушных судов (ВС) и презентационные ресурсы (PR, реклама и т.п.) [1].

В настоящее время достижение высокой прибыли от выполняемых авиаперевозок становится все более трудной задачей. Затраты на обновление самолетно-моторного парка, устойчивый рост затрат на топливо, на услуги аэропортов, на внедрение новых компьютерных систем контроля и управления перевозками не способствует достижению заданных целей.

Актуальность темы обусловлена тем, что, процессы управления авиаперевозками постоянно совершенствуются, появляются новые методы и технологии управления доходами, умелое использование которых может позволить авиакомпаниям даже в трудных условиях снижения спроса на авиаперевозки и жесткой конкуренции добиваться положительных финансовых результатов [2].

Актуальность темы определила цель выпускной квалификационной работы, которая заключается в анализе принципов построения маршрутной сети авиакомпании.

Объект выпускной квалификационной работы - маршрутная сеть авиакомпании Сибирь.

Предмет выпускной квалификационной работы - построение маршрутной сети на примере авиакомпании Сибирь.

Задачи выпускной квалификационной работы:

1. Теоретические аспекты построения маршрутной сети авиакомпании.
2. Рассмотреть маршрутные сети авиакомпаний в условиях конкурентного рынка.
3. Разработать макет маршрутной сети авиакомпании Сибирь.

ГЛАВА 1. АНАЛИЗ АВИАОТРАСЛИ

1.1. Основные определения и классификации

Термин «авиация» чаще всего используется для описания механической воздушной перевозки, которая осуществляется с использованием воздушного судна. Двумя основными типами воздушных судов являются самолеты и вертолеты, но большинство современных определений слова «авиация» выходят за рамки этого

и включают беспилотные летательные аппараты, такие как дроны.

Имея это в виду, авиационную промышленность можно охарактеризовать как всю отрасль, которая окружает эти виды деятельности.

Разница между авиационной промышленностью и авиационной отраслью

Термины «авиационная промышленность» и «авиационная отрасль» иногда считаются взаимозаменяемыми, но на самом деле они описывают разные вещи. Авиакомпания — это бизнес, предлагающий услуги авиаперевозок людей или грузов, при этом авиационная отрасль является собирательным термином, используемым для описания этих компаний.

Тем не менее, авиационная отрасль составляет лишь одну часть более широкой авиационной отрасли.

Помимо авиакомпаний, в авиационную отрасль входят производители самолетов, исследователи, специалисты по безопасности полетов, предприятия, связанные с военной авиацией, и, все чаще, компании, которые разрабатывают, производят и/или используют беспилотные летательные аппараты.

Значение современной авиационной промышленности трудно переоценить. Тем не менее, одной из основных причин такой важности является глобализированный характер отрасли, помогающий соединить разные континенты, страны и культуры. В результате глобальная авиация сыграла ключевую роль в содействии эффективному путешествию в отдаленные места, обогатив при этом жизнь многих людей. Авиационная промышленность также внесла ключевой вклад в глобальное экономическое процветание не только потому, что индустрия туризма стимулирует местную экономику, но и потому, что она позволила улучшить глобальную торговлю.

Между тем, авиационная отрасль также напрямую обеспечивает миллионы рабочих мест для людей во всем мире, включая все, от пилотов и бортпроводников до авиадиспетчеров и аэрокосмических инженеров. Кроме того, авиационная отрасль помогла создать много рабочих мест в более широкой индустрии путешествий и туризма.

Гражданская и военная авиация. Авиационный сектор имеет две основные категории полетов: гражданские и военные. Говоря простым языком, гражданская авиация относится ко всей авиации, которая не связана с военными. Это включает в себя частные и коммерческие авиаперевозки, независимо от того, перевозят ли рейсы пассажиров, грузы или их комбинацию.

Напротив, военная авиация относится к использованию самолетов в военных условиях. Как правило, этот воздушный транспорт предназначен для ведения воздушной войны или проведения операций по наблюдению. Большая часть военной авиации относится к военно-воздушным силам. Однако существуют и концепции авиации армии, флота и береговой охраны.

В то время как категории гражданской и военной авиации различаются во многих отношениях, существует также определенная степень пересечения. Например, некоторые аэропорты по всему миру помогают облегчить гражданскую и военную авиацию, в то время как некоторые предприятия в авиационной отрасли обслуживают клиентов гражданской и военной авиации.

3 Крупные авиастроительные компании в авиационной промышленности

Авиастроение имеет решающее значение для авиационной промышленности, и следующие три компании являются одними из крупнейших:

1. Авиастроительные компании - Авиационный сектор - Airbus

В авиационной промышленности Airbus является крупной европейской авиастроительной компанией, которая производит самолеты как для гражданской, так и для военной авиации. Большинство производственных мощностей находится во Франции, Германии и Испании, а штаб-квартира находится в Нидерландах. В настоящее время это крупнейший в мире производитель авиакомпаний, в то время как Airbus A380, используемый такими авиакомпаниями, как Emirates и Lufthansa, признан крупнейшим в мире пассажирским авиалайнером.

2. Авиастроительные компании - Авиационная промышленность - Boeing

Еще одной крупной производственной компанией в авиационном секторе является Boeing. Базирующийся в Соединенных Штатах, Boeing, как правило, классифицируется как второй по величине производитель авиакомпаний, а также один из крупнейших оборонных подрядчиков в мире. Штаб-квартира компании находится в Чикаго, штат Иллинойс. Помимо производства коммерческих и военных самолетов, Boeing также активно участвует в производстве космических кораблей. Некоторые из его самых известных моделей коммерческих самолетов включают Boeing 737, Boeing 747 и Boeing 777.

3. Авиастроительные компании - Авиационная промышленность - Lockheed Martin

Штаб-квартира Lockheed Martin находится в штате Мэриленд, США. В авиационной промышленности Lockheed Martin признана крупнейшим в мире оборонным подрядчиком, специализирующимся на военной

авиации и производящим истребители и разведчики для военно-воздушных сил по всему миру. Компания была образована в результате слияния Lockheed Corporation с Martin Marietta, и некоторые из ее самых известных самолетов включали F-16 Fighting Falcon и F-35 Lightning II.

Другие авиастроительные компании

В статье «Аэрокосмические компании: список производителей самолетов и космических аппаратов» вы найдете полный обзор производителей самолетов.

Авиакомпании можно разделить на три основных типа, которые можно описать следующим образом:

1. Международный

Как следует из названия, эти авиакомпании работают на международном уровне, предлагая рейсы в несколько зарубежных пунктов назначения в дополнение к своим внутренним услугам. Также известные как «крупные авиакомпании», они включают в себя крупнейшие имена отрасли, такие как American Airlines и Delta Air Lines, и, как правило, работают со значительным парком больших самолетов. Во многих случаях они получают миллиарды годового дохода и часто нанимают десятки тысяч людей.

2. Национальный

Хотя национальные авиакомпании меньше, чем их международные коллеги, они все же могут предлагать некоторые зарубежные услуги. Тем не менее, они в основном связаны с одной страной, часто со всеми их основными центрами, и, как правило, больше сосредоточены на облегчении внутренних авиаперевозок. Как правило, они работают с парком средних и больших самолетов и будут приносить сотни миллионов годового дохода, нанимая тысячи людей.

3. Региональные

Региональные авиакомпании меньше, чем международные и национальные, и, как правило, ориентируются на те районы, которые не получают много (или вообще не получают) услуг от этих авиакомпаний. Их годовой доход обычно составляет менее 100 миллионов, они, как правило, имеют меньший флот и используют самолеты с менее чем 100 пассажирскими местами. В некоторых случаях региональные авиакомпании сотрудничают с более крупными авиакомпаниями, помогая перевозить клиентов в крупные узлы для стыковочных рейсов.

Крупнейшие авиакомпании мира

Несмотря на то, что существует несколько способов измерения крупнейших авиакомпаний мира, одним из наиболее часто используемых показателей является пассажиро-километры (RPK). Он рассчитывается путем умножения количества годовых пассажиров на общее пройденное расстояние. Используя этот показатель, следующие авиакомпании в настоящее время выходят на первое место:

Авиационная промышленность - American Airlines

American Airlines, широко известная как крупнейшая в мире авиакомпания не только с точки зрения пассажиро-километров, но и с точки зрения размера флота и общего количества перевезенных пассажиров, предлагает пассажирские перевозки с 1936 года. Компания базируется в Форт-Уэрте, штат Техас, и является членом авиационного альянса Oneworld.

American Airlines управляет парком из почти 1 самолетов, выполняет рейсы почти по 000 международным направлениям и обслуживает более 100 миллионов пассажиров в год. Его крупнейшим хабом является международный аэропорт Даллас/Форт-Уэрт.

Авиационный сектор - Delta Airlines

В авиационной отрасли Delta Air Lines является устаревшей авиакомпанией-перевозчиком, которая предлагает пассажирские перевозки с 1929 года. Компания имеет штаб-квартиру в Атланте, штат Джорджия, и ежегодно обслуживает более 200 миллионов пассажиров, управляя парком из около 900 самолетов. Его основным хабом является международный аэропорт Хартсфилд-Джексон Атланта. Авиакомпания предлагает рейсы по более чем 300 направлениям в 50 разных странах. Delta также признана крупнейшим членом альянса авиакомпаний SkyTeam.

Авиационная промышленность - United Airlines

United Airlines, предлагающая пассажирские рейсы с 1931 года, имеет парк из около 800 самолетов и обслуживает более 300 направлений. Она широко известна как третья по величине авиакомпания в мире, а ее штаб-квартира находится в Чикаго, штат Иллинойс, а международный аэропорт Чикаго О'Хара служит ее крупнейшим хабом.

United Airlines обслуживает более 150 миллионов пассажиров в год и является ключевым членом Star Alliance.

Авиационный сектор - Эмирейтс

Эмирейтс — государственная авиакомпания, базирующаяся в городе Дубай, Объединенные Арабские

Эмираты. Она предлагает пассажирские перевозки с 1985 года и, помимо того, что является четвертой по величине авиакомпанией в мире, если судить по RPK, она также является второй по величине авиакомпанией в мире, когда речь идет о перемещении грузов или грузов.

Авиакомпания работает с парком из более чем 250 самолетов, выполняет рейсы в более чем 80 стран и имеет свой главный хаб в международном аэропорту Дубая. Он не является членом какого-либо авиационного альянса.

Авиационная промышленность - Southwest Airlines

Southwest Airlines - бюджетная авиакомпания в авиационном секторе, которая предлагает пассажирские услуги с 1971 года. Считаясь крупнейшим бюджетным перевозчиком в мире, компания имеет парк из более чем 700 самолетов и предлагает рейсы примерно в 100 пунктов назначения, большинство из которых находятся в США, Мексике и Центральной Америке.

Штаб-квартира компании находится в Далласе, штат Техас, и имеет в общей сложности 11 баз экипажей по всей территории Соединенных Штатов. Тем не менее, Southwest Airlines работает через транзит «точка-точка», а не через систему хабов.

Авиационная промышленность - China Southern

China Southern Airlines имеет штаб-квартиру в городе Гуанчжоу и предлагает пассажирские перевозки с 1988 года. Авиакомпания имеет парк из более чем 600 воздушных судов, выполняет рейсы по более чем 200 направлениям по всему миру и признана крупнейшей авиакомпанией в Азии по пассажирообороту, размеру флота и общему количеству пассажиров в год.

У него есть хабы в международном аэропорту Пекин Столичный, международном аэропорту Пекин Дасин и международном аэропорту Гуанчжоу Байюнь. До 2020 года авиакомпания China Southern входила в альянс авиакомпаний SkyTeam.

Авиационная промышленность - Ryanair

Ryanair, базирующаяся в Дублине, Ирландия, является бюджетной авиакомпанией в авиационном секторе, которая предлагает коммерческие рейсы с 1985 года. Его основными операционными базами являются аэропорт Дублина и лондонский Стэнстед, и у компании есть несколько дочерних авиакомпаний

Список использованной литературы

1. Соболев Л.Б. Региональная авиация России. // Экономический анализ: теория и практика. – Экономический анализ: теория и практика. – 2018. – Т. 17. № 1 (472). – С. 99-115.
2. Смирнов О.А. Социальные аспекты обеспечения транспортной доступности удаленных сельских поселений: возможности и ограничения применения региональной гражданской авиации. // Теории и проблемы политических исследований. – 2016. – № 3. С. 285-294.
3. Zatuchnyj D.A. Ispol'zovanie informacii ob urovne nazemnogo obespecheniya poletov VS dlya planirovaniya vozdušnogo dvizheniya /D.A. Zatuchnyj, ZH.V. Slad'// Nauchnyj Vestnik MGTU GA. – 2016. – Том 19. №5. – С. 104-110.
4. Gorbachev V.I. [The airports of Russia require a focused State policy]. Transport Rossiiskoi Federatsii // Transport of Russian Federation – 2017. – №. 4, – pp. 9-11. (In Russ.).
5. Белякова Е.В. Международный опыт организации системы авиасообщений на государственном и региональном уровнях /Е.В. Белякова, Н.Е. Гильц, А.А. Рыжая // Российский экономический вестник, – 2019. – Том 5, №5 – С. 143-149.
6. Смирнов О.А. Нормативное закрепление показателей транспортной доступности: возможности и ограничения применения региональной гражданской авиации. // Вопросы российского и международного права. – 2019. – Т. 9. № 7-1. – С. 126-131.
7. Низаметдинов Р.Р. Роль государства и формы государственной поддержки развития малой и региональной авиации в Российской Федерации. // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. – 2014. – № 202. – С. 49-52.
8. Железная И.П. К вопросу о развитии региональной авиации в Российской Федерации // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. – 2014. – № 205. – С.137-140.
9. Дугин Г.С. Состояние и проблемы транспортной авиации России. // Транспортная стратегия России. Воздушный транспорт. – 2012. – № 1. – С. 16- 18.
10. Рабкин С.В. Региональная авиация: от уроков прошлого к институциональным гарантиям экономической безопасности будущего. // Экономическая безопасность. Национальная безопасность и стратегическое планирование. – 2017. – № 3 (19). – С. 47-54.

11. Соболев Л.Б. Региональная авиация России. // Экономический анализ: теория и практика. – Экономический анализ: теория и практика. – 2018. – Т. 17. № 1 (472). – С. 99-115.
12. Булавенко О.А. Состояние и перспективы развития региональной авиации дальневосточного федерального округа. /О.А. Булавенко, В.С. Селиванова // Ученые записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. – 2018. – Т. 2. № 3 (35). – С. 100-102.
13. Силуанов А.А. Тенденции развития мирового рынка авиализинга [текст] //Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук – Москва – 2017.
14. Trachuk A., Linder N. Innovation and Performance: an empirical study of Russian industrial companies // International Journal of Innovation and Technology Management. – 2018. – V. 15, № 3.
15. Губенко А.В. Современное состояние и перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в России /А.В. Губенко, Ю.И. Растова, А.Р. Панкратова // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия – Экономика и экологический менеджмент – 2019 – №2 – С. 82-90
16. Рослякова Н.А. Внутренние авиационные перевозки: Исследование динамики и прогнозы развития региональной авиации. /Н.А. Рослякова, К.Н. Релецкая // Друкеровский вестник. – 2019. – № 3 (30). – С. 211-219.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/diplomnaya-rabota/331791>