

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/kurovaya-rabota/336449>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Авиатранспорт

Содержание

ВВЕДЕНИЕ 3

ГЛАВА 1 РЕГИОНАЛЬНАЯ АВИАЦИЯ И ТЕНДЕНЦИИ 7

1.1. Тенденции современных авиаперевозок 7

1.1. Свойства региональной авиации 10

ГЛАВА 2 АНАЛИЗ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАЦИИ НА ПРИМЕРЕ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ 14

2.1 Территориальные и экономические особенности Красноярского края 14

2.2 Характеристика текущего состояния авиации Красноярского края 16

2.3 Возможные пути решения проблем региональной авиации в Красноярском крае 19

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 22

СПИСОК ИСПОЛЪЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ 24

ВВЕДЕНИЕ

Авиация является основным двигателем экономического благосостояния, не только соединяя миллионы людей, но и предоставляя возможность для бизнеса между разными странами и городами. Кроме того, авиация способствует туризму, который позволяет людям познакомиться с разными культурами, чтобы расширить свой кругозор, а авиакомпаниям поддерживать свою экономическую независимость.

Региональные авиаперевозки, имеют принципиальные отличия и зависят от специфики региона.

В начале 2020 года мировой парк региональной авиации выполнял регулярные рейсы в объеме около 9300 единиц (региональные турбовинтовые самолеты составляли около 5000 единиц со средним возрастом 23 года; оставшуюся часть составляли региональные реактивные самолеты со средним возрастом 12 лет), что составляет более 30% мирового коммерческого флота. В то же время примерно 38% пар городов мира обслуживаются региональными самолетами, которые могут выполнять около 40% от общего числа вылетов и около 36% от общего налета. Что касается региональной связи, то 36% существующих аэропортов полагаются исключительно на турбовинтовые системы.

Ожидается, что в течение следующих 20 лет (после того, как спад объема перевозок из-за пандемии COVID-19 будет преодолен и восстановлен), региональные воздушные перевозки будут увеличиваться в среднем более чем на 4,5% в год (по сравнению с ожидаемым темпом роста в 4% в целом). коммерческая авиация), создавая рыночный спрос на более чем 8200 новых региональных самолетов, включая большие региональные самолеты, с рыночной стоимостью около 390 миллиардов евро (в среднем 19,5 миллиардов евро в год).

Целью региональных авиаперевозок является более тесная связь сельских районов и осуществление быстрой связи между городами. И несмотря на эффективность самолетов, с точки зрения рыночной экономики перевозок, перекладывая стоимость выполнения рейсов на пассажирский тариф, становится ясно, что мало кто сможет покупать авиабилеты за их полную стоимость, поэтому конфигурация маршрутов очень сильно зависит от расклада по субсидированию. Таким образом, каждый отдельный регион имеет свои проблемы и пути развития, что делает работу, целью которой является исследование проблем и путей развития региональной авиации в Красноярском крае, актуальной.

Для достижения поставленной цели в работы были сформулированы следующие задачи:

- определение тенденций современных авиаперевозок;
- обзор свойств региональной авиации;
- анализ авиаперевозок в Красноярском крае;
- анализ возможных путей решения проблем региональной авиации в Красноярском крае.

Объектом исследования является региональная авиация, а предметом – Красноярский край.

Материалами исследования послужили материалы таких отечественных исследователей в области планирования логистических процессов, как Аникин Б.А. , Антоненкова А.В. , Бочкарев А.А. , Годлевский, М. Д. , Кузнецова О.В. , Старкова Н. О. , Гегамов, Н. и др., а также зарубежных авторов, таких, как Сток, Дж. ,

Задек Х. и др. Кроме того, в исследовании были использованы материалы, посвященные совершенствованию логистики в целом и грузоперевозкам, в частности таких исследователей, как Ефимов О. Н. , Гаврилов Д. А. , Вумек Д. и Джонс Д., Jonsosn J., Wood D., Murphy P. , Hallett D. , Dettmer H. , Goldratt F. и др. а также статистические данные по региональным перевозкам и агропромышленному комплексу Красноярского края.

Методами исследования послужили методы анализа и обработки данных.

Теоретическая значимость данного исследования заключается в том, что его результаты могут быть использованы в исследованиях по совершенствованию вопросов транспортной логистики.

Практическая ценность данного исследования заключается в том, что полученные в работе результаты могут быть использованы при планировании транспортировки опасных грузов.

Структура работы состоит из введения, двух глав, заключения и списка используемой литературы.

ГЛАВА 1 РЕГИОНАЛЬНАЯ АВИАЦИЯ И ТЕНДЕНЦИИ

1.1. Тенденции современных авиаперевозок

Воздушный транспорт в настоящее время доминирует в трансконтинентальных и межконтинентальных поездках и стал более конкурентоспособным для более коротких поездок на многих региональных рынках. Бюджетные перевозчики (Low-Cost-carrier (LCC)) сыграли важную роль в расширении охвата авиации на рынки перевозок ближнего направления. Первой в области LCC стала работать Southwest Airlines, которая стремилась сделать перелеты дешевле, чем поездки другими средствами транспорта. С тех пор LCC получили распространение на развитых рынках, а в последнее время и на развивающихся рынках. В развивающихся странах рост LCC отчасти вызван низким качеством наземного транспорта, что делает авиаперевозки привлекательным вариантом для национальных междугородних маршрутов.

При этом с момента их появления в конце 1950-х годов коммерческие самолеты не сильно улучшились с точки зрения скорости, за исключением небольшого парка сверхзвуковых, но коммерчески неудачных самолетов Concorde (которые летали по нескольким трансатлантическим маршрутам в период с 1976 по 2003 год). С момента прекращения обслуживания Concorde самые быстрые регулярно используемые авиалайнеры имели крейсерскую скорость примерно такую же, как B707 начала 1960-х годов. Однако появление дальнемагистральных самолетов привело к новым виткам пространственно-временной конвергенции. Например, в 2018 году у двадцати городов США было беспосадочное сообщение по крайней мере с одним пунктом назначения в Азии, по сравнению с 13 городами США в 1998 году. В 2018 году у Бостона было беспосадочное сообщение с Токио, Пекином, Шанхаем и Гонконгом, тогда как двумя десятилетиями ранее все эти рынки потребовали бы трудоемкого соединения в более крупном хабе. Между тем предпринимались неоднократные попытки запуска новых сверхзвуковых авиалайнеров. В 2021 году United Airlines разместила заказы на 15 самолетов у компании Boom Supersonic. Новые самолеты, каждый из которых вмещает от 65 до 80 пассажиров и летает со скоростью 1,7 Маха, начнут летать в 2029 году, если все пойдет по плану.

Возможно, самым значительным улучшением в авиации является снижение риска авиационных происшествий. Если бы в гражданской авиации было такое же количество авиационных происшествий на миллион вылетов, как в начале 1960-х годов, то в 2018 году где-то в мире ежедневно происходило бы примерно три авиационных происшествия со смертельным исходом. Вместо этого за весь 2018 год во всем мире произошло девять авиационных происшествий со смертельным исходом.

Между тем самые загруженные авиамаршруты в мире — это в основном участки ближнего действия между городами, расстояние между которыми составляет менее 1000 км, причем многие из этих пар городов находятся на развивающихся рынках. В целом, несмотря на расширение дальнемагистральных рейсов и усиление глобализации экономики, преобладают ближнемагистральные рейсы. Что важно для мира в целом, в 2018 году около 59% мест авиакомпаний приходилось на внутренние рейсы, а для более крупных стран эта доля была еще выше, например, 88% в Китае.

Для России вопрос внутреннего авиатранспорта также очень актуален. Как видно из рис. 1 несмотря на то, что количество авиапассажиров на международные рейсы сейчас уменьшается, внутренние авиаперевозки набирают обороты.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аникин Б.А. Логистика: учебное пособие/ Под ред. Б. А. Аникина. - М.: ИНФРА-М, 2015.
2. Антоненкова А.В. Сравнительный анализ современного информационного обеспечения в логистической деятельности // Славянский форум. - 2015. № 3 (9). с. 20 - 28.

3. Бочкарев А.А. Планирование и моделирование цепи поставок: Учебно-практическое пособие. М.: Издательство «Альфа-пресс», 2008. 192 с.
4. Годлевский, М. Д. Базовые модели и алгоритмы координации бизнес-процессов в логистических цепочках поставок / М. Д. Годлевский, А. А. Станкевич // Матеріали XII Міжнародної науково-технічної конференції «Системний аналіз та інформаційні технології» (SAIT 2010). - Київ. - 2010. - С. 67.
5. Годлевский, М. Д. Задачи стратегического управления распределенными логистическими системами / М. Д. Годлевский, А. А. Станкевич, И. М. Годлевский // Матеріали XIII Міжнародної науково-технічної конференції «Системний аналіз та інформаційні технології» (SAIT 2011). - Київ. - 2011.- С. 74.
6. Кузнецова О.В. «Логистическая служба: собственная или аутсорсинг?» //Российское предпринимательство. - 2009. - N10(1). - С.90-94.
7. Старкова Н. О. Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке / Н. О. Старкова, С. М. Саввиди, М. В.Сафонова // Научный журнал КубГАУ – №85(01) – 2013
8. Гегамов, Н. Причины аутсорсинга логистики / Н. Гегамов, А. Долгих // Управление цепями поставок – 2011 [Электронный ресурс]. – https://iteam.ru/publications/logistics/section_80/article_2809
9. Сток, Дж. Стратегическое управление логистикой. / Сток Дж. Р., Ламберт Д. М. - М.: ИНФРА-М, 2005. - 797с.
10. Zadek H.: „Struktur des Logistik-Dienstleistungsmarktes“, in: „Supply Chain Steuerung und Services – Logistik-Dienstleister managen globale Netzwerke – Best Practices“, Springer-Verlag, 2004.
11. Ефимов О.Н. Экономика предприятия [Электронный ресурс]: учебное пособие/ Ефимов О.Н.— Электрон, текстовые данные.— Саратов: Вузовское образование, 2014.— 732 с.
12. Гаврилов Д.А. Управление производством на базе стандарта MRP II. - СПб.: Питер, 2003. - 352с.
13. Jonson J., Wood D., Murphy P. Contemporary Logistics. Prentice Hall, 2001.
14. Hallett D. (перевод. Казарина В.) Pull Scheduling Systems Overview. Pull Scheduling, New York, 2009. pp.1-25.
15. Dettmer, H.W. Breaking the Constraints to World-Class Performance. Milwaukee, WI: ASQ Quality Press, 1998.
16. Goldratt, E.. Critical Chain. Great Barrington, MA: The North River Press, 1997.
17. Jonson J., Wood D., Murphy P. Contemporary Logistics. Prentice Hall, 2001.
18. Hallett D. (перевод. Казарина В.) Pull Scheduling Systems Overview. Pull Scheduling, New York, 2009. pp.1-25.
19. Dettmer, H.W. Breaking the Constraints to World-Class Performance. Milwaukee, WI: ASQ Quality Press, 1998.
20. Goldratt, E.. Critical Chain. Great Barrington, MA: The North River Press, 1997.
21. Помесячная статистика на август 2022-го: пассажирские авиаперевозки и промышленность [Электронный ресурс] https://dzen.ru/media/barkut0709/pomesiachnaia-statistika-na-avgust-2022go-passajirskie-aviaperevozki-i-promyshlennost-63490351f3d95a259f13ba7f?utm_referer=www.google.com
22. Агропромышленный комплекс края: перспективы развития [Электронный ресурс] <https://www.krsk.kp.ru/daily/27465/4670789/>

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/kursovaya-rabota/336449>