

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://stuservis.ru/magisterskaya-rabota/239498>

Тип работы: Магистерская работа

Предмет: Авиатранспорт (другое)

Введение 5

1 Анализ современного состояния воздушного транспорта и деятельности аэропортов России и за рубежом 7

1.1 Проблемы развития гражданской авиации 7

1.2 Современное состояние деятельности аэропортов России и за рубежом 14

2 Анализ организации системы наземного обслуживания воздушных судов в аэропорту «Пулково» в условиях неопределенности и риска 37

2.1 Анализ деятельности аэропорта 37

2.2 Анализ существующей системы управления наземным обслуживанием воздушных судов 45

3 Совершенствование организации системы наземного обслуживания воздушных судов в аэропорту «Пулково» в условиях неопределенности и риска 68

3.1 Рекомендуемые мероприятия по совершенствованию организации системы наземного обслуживания воздушных судов в аэропорту «Пулково» 68

3.2 Социально-экономическая оценка рекомендуемых мероприятий 76

Заключение 79

Список использованных источников 81

Введение

Актуальность темы исследования. Воздушный транспорт исключительно важен для развития современной экономики. Являясь самым скоростным видом транспорта, авиация служит средством перемещения потоков рабочей силы и товаров в глобальном и региональном масштабах, обеспечивает связи между городами, странами и континентами, поддерживает жизнедеятельность в удаленных уголках мира.

Воздушное сообщение позволяет участвовать в мировой экономике практически любой стране и региону, открывая доступ на международные рынки и содействуя глобализации производственных и сбытовых цепочек. В 2019 г. 35% стоимости всего оборота международной торговли приходилось на воздушный транспорт - было перевезено почти 61 млн т грузов общей стоимостью 6,5 трлн долл.

Можно говорить и о косвенном положительном воздействии авиатранспорта на другие сферы деятельности. Так, накануне пандемии, в 2019 г., влияние авиации на суммарные доходы от международного туризма оценивалось в 3,5 трлн долл., что составляло 4,1% мирового ВВП, а занятость на авиаперевозках обеспечивала в тот же период 87,7 млн рабочих мест. Развитие этой отрасли непосредственно зависит от инновационных решений и, в свою очередь, служит стимулом для расширения высокотехнологичных и других производств.

Для России с ее огромными территориями авиасообщение имеет особое значение. Для тысяч жителей Дальнего Востока, Сибири и Крайнего Севера авиасообщение - часто единственный способ получить необходимые товары, медицинскую помощь и просто поехать в отпуск или навестить родных. После «провала» отечественного рынка региональных авиаперевозок и малой авиации в 1990-е годы в последнее время власти страны начали заниматься их восстановлением и развитием.

Цель исследования – изучить и проанализировать совершенствование организации системы наземного обслуживания воздушных судов в аэропорту «Пулково» в условиях неопределенности и риска.

Задачи исследования:

1) выполнить анализ современного состояния воздушного транспорта и деятельности аэропортов России и за рубежом;

2) совершить анализ организации системы наземного обслуживания воздушных судов в аэропорту «Пулково» в условиях неопределенности и риска;

3) рекомендовать мероприятия по совершенствованию организации системы наземного обслуживания воздушных судов в аэропорту «Пулково» в условиях неопределенности и риска.

Объект исследования – аэропорт «Пулково».

Предмет исследования – совершенствование организации системы наземного обслуживания воздушных судов в аэропорту.

Методы исследования: изучение специализированной литературы, анализ и сравнение.

Научная новизна исследования состоит в разработке методического, организационного и информационного обеспечения принятия управленческих решений по управлению наземным обслуживанием ВС.

Структура работы: введение, три главы, заключение и список использованных источников.

1 Анализ современного состояния воздушного транспорта и деятельности аэропортов России и за рубежом

1.1 Проблемы развития гражданской авиации

Гражданская авиация формирует материально-техническую основу развития мировой экономики, функционирования мировой экономики и обеспечивает ее экономический рост. Это позволяет осуществлять обмен и мобильное перемещение товаров, услуг и людей в условиях постоянно растущего объема мировой торговли, деловых и туристических поездок. Гражданская авиация включает в себя две основные категории:

- Регулярные авиаперевозки, включая все пассажирские и грузовые рейсы, выполняемые по регулярным маршрутам;
- Авиация общего назначения, необходимая для выполнения авиационных работ.

В настоящее время качественной характеристикой процесса глобализации мировой экономики является сближение и ускоренное преодоление экономической дистанции (измеряемой в стоимости транспортных и информационных услуг). Этот процесс происходит на фоне высоких темпов развития коммуникаций и транспорта, в первую очередь авиации, что обеспечивает быстрое распространение товаров и услуг, ресурсов и идей с наиболее рациональным их использованием и достижением синергетического эффекта. Таким образом, гражданская авиация формирует глобальное экономическое, транспортное, производственное, информационное и телекоммуникационное пространство с развитием международных интеграционных объединений и преобладанием наднационального механизма управления экономическими процессами. Сектор гражданской авиации является экономически значимым с точки зрения мирового ВВП и составляет 7-8%. Кроме того, авиация занимает лидирующие позиции в странах, которые делают ставку на экономический рост за счет развития туризма внутри страны и создания крупнейших мировых хабов. Лидирующие позиции на данный момент занимают Сингапур и ОАЭ, в которых авиация обеспечивает около четверти ВВП страны.

Стоит отметить косвенное влияние авиации на определенные отрасли мировой экономики. Туризм составляет значительную долю мирового ВВП и обеспечивает около 300 миллионов рабочих мест в туристических агентствах по всему миру. Воздушный транспорт определяет конъюнктуру мирового туризма ввиду того, что более 50% путешествий осуществляется с его помощью. Этот показатель был достигнут благодаря интенсивному техническому прогрессу, созданию новых моделей самолетов, обладающих высокой топливной экономичностью, что позволило снизить цены на авиабилеты примерно на 65% за последние 40 лет.

В настоящее время альтернативы гражданской авиации в определенных секторах экономики, основанных на использовании и продаже скоропортящихся товаров, нет. Однако такая синергия между туризмом как частью мировой экономики и воздушными перевозками означает, что между этими отраслями существует сильная зависимость. В случае экономического спада, падения покупательной способности населения компании, работающие в отрасли гражданской авиации, понесут основную тяжесть и пострадают больше, чем другие виды транспорта. Авиаперевозки - это рынок с устойчивым ростом. По мере развития индустрии коммерческой авиации в начале 40-х годов, начиная с зарождения эры реактивных самолетов, число пассажиров, путешествующих ежегодно, выросло со 100 миллионов в 1960 году до чуть более 1 миллиарда в 1987 году. Потребовалось 18 лет, чтобы удвоить число пассажиров до 2 миллиардов, и рост ускорился, потребовалось всего 7 лет, чтобы достичь 3 миллиардов, и всего 4 года, чтобы достичь 4 миллиардов пассажиров (рисунок 1).

Рисунок 1 – Тенденция развития авиационных перевозок с 1960 по 2015 гг.

В 2019 году мировая гражданская авиация осуществила перевозку 4 540 млн пассажиров, показав прирост на 3, 71% по сравнению с 2018 годом. Годы, прошедшие с 2010 года, были отмечены неравномерным экономическим ростом, колебаниями обменного курса и цен на сырьевые товары, а также обеспокоенностью по поводу международной торговли и свободного передвижения людей. Влияние внешних факторов привело к замедлениям темпов роста числа пассажиров, который не позволил достигнуть планки в 5 миллиардов 206 в 2019 году, однако уже сейчас, можно с уверенностью сказать, что показатель в 6 миллиардов пассажиров не будет достигнут в ближайшей 5-летней перспективе из-за влияния распространения коронавируса COVID-19 на всю мировую авиационную отрасль. Авиакомпании во всем мире сталкиваются с проблемой резкого снижения спроса, что усугубляется практически полной неопределенностью относительно того, когда распространение вируса будет остановлено и количество поездок сможет вернуться к докризисному уровню [3].

Текущие глобальные изменения в экономической среде, вызванные мировой пандемией вируса COVID-19, а также его влияние на мировую гражданскую авиацию радикально изменили конъюнктуру всей отрасли, оказали беспрецедентное влияние на финансовое положение авиакомпаний и поведение инвесторов на рынке авиаперевозок. Мировая история уже имела подобную ситуацию в 2003 году, когда вспышка атипичной пневмонии привела к сокращению занятости пассажирских кресел на 8% в годовом исчислении и доходов авиакомпаний азиатско-тихоокеанского региона на 6 млрд. долларов США. В разгар вспышки авиакомпании ощутили снижение пассажиропотока на 35% по сравнению с докризисным периодом (Рисунок 2).

Рисунок 2 –Влияние вспышки атипичной пневмонии в 2003 г. на гражданскую авиацию

Сегодня вирус COVID-19 оказывает беспрецедентное влияние на эпидемиологическую ситуацию во всем мире, вынуждая органы власти стран, а также отдельных регионов по всему миру, ограничивать передвижение людей с целью локализации и предотвращения дальнейшего распространения вируса. По состоянию на 16 мая 2020 года общее снижение количества рейсов в Европе составило 89% по сравнению с аналогичным днем в 2019 году (Рисунок 3) [3].

«В апреле текущего года российские перевозчики обслужили 771,2 тыс. пассажиров, снижение объемов авиаперевозок составляет -91,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Пассажирооборот снизился на -93,2 % и составил 1,586 млрд пассажирокилометров».

Рисунок 3 – Суточное изменение количества рейсов по сравнению с аналогичным днем в 2019 году

По оценкам Исследовательского центра Пью, «три миллиарда человек живут в странах, где границы полностью закрыты для туристов, деловых путешественников и других лиц, которые не являются ни гражданами, ни жителями; 93 % населения мира живет в странах с некоторыми трансграничными ограничениями для людей, которые не являются гражданами или резидентами». Ранее в условиях финансового кризиса приоритетной целью любой мировой авиакомпании являлось выживание, одновременно стремясь сохранить конкурентные преимущества. Сегодня, когда мировой пассажиропоток ограничен решением местных властей, авиакомпании вынуждены прибегнуть к радикальным мерам, а именно:

1. Вывести из эксплуатации до 90% процентов парка воздушных судов и предпринять меры по их хранению. Отдельные авиакомпании приняли решение о полном прекращении деятельности на некоторый период (Emirates Airlines, АО «Победа», Scandinavian Airlines);
2. Начать досрочный вывод воздушных судов, обладающих низкой топливной эффективностью и большим количеством посадочных мест. В основном эти меры направлены по сокращению широкофюзеляжных 208 воздушных судов семейства A380, A340 и B777 (AirFrance- KLM, Deutsche Lufthansa AG, Etihad Airways, Singapore Airlines);
3. Начать переговоры с поставщиками новых воздушных судов с целью изменения графика поставок, а также пересмотра сроков предоплаты сделок операционной аренды для сокращения внеоборотных активов;
4. Начать уменьшение административных расходов путем сокращения рабочего времени и числа

сотрудников;

5. С целью привлечения капитала для выполнения своих обязательств перед поставщиками услуг (организации по техническому обслуживанию, аэропортовые службы, лизингодатели) авиакомпания сосредоточили свое внимание на мерах и инструментах по привлечению инвестиций;

6. Сосредоточить свое внимание на поисках возможностей реструктуризации обязательств перед поставщиками услуг;

7. Начать вести переговоры с компаниями-производителями воздушных судов и местными авиационными властями с целью получения разрешения на перевозку грузов в салоне или переоборудование воздушных судов из пассажирской конфигурации в грузовую. Данные меры позволяют авиакомпаниям, осуществляющим свою коммерческую деятельность в сфере перевозки пассажиров, получать прибыль за счет увеличения числа грузовых рейсов [3].

Последние оценки экономического воздействия на гражданскую авиацию ICAO показывают, что существует два основных сценария влияния вируса COVID-19 на регулярные международные пассажирские перевозки в 2020 году по сравнению с прогнозируемым уровнем в конце 2019 г.:

1. С постепенным оживлением гражданской авиации в начале июня приведет к:

- Общему сокращению от 38% до 55% мест, предлагаемых авиакомпаниями;
- Сокращению пассажиропотока от 861 до 1292 миллионов пассажиров;
- Потенциальное падение операционных доходов авиакомпаний по всему миру от 151 до 228 млрд. долларов США.

2. С постепенным оживлением гражданской авиации в третьем квартале, что приведет к:

- Общему сокращению от 48% до 71% мест, предлагаемых авиакомпаниями;
- Сокращению пассажиропотока от 1108 до 1524 миллионов пассажиров;
- Потенциальное падение операционных доходов авиакомпаний по всему миру от 194 до 269 млрд. долларов США.

Список использованных источников

1. Воздушный кодекс Российской Федерации: от 19 марта 1997 года №60-ФЗ.
2. Авиация: прошлое, настоящее, будущее (Авиатранс-2020): материалы научно-практической конференции с международным участием (Ростов-на-Дону, 20-21 октября 2020 г.) / Г.Л. Акопов [и др.]. – Ростов-на-Дону : Фонд науки и образования, 2020. – 254 с.
3. Актуальные проблемы развития авиационной техники и методов ее эксплуатации – 2020: сборник трудов XIII Всероссийской научно-практической конференции студентов и аспирантов 8-9 декабря 2020 г. Том 1. – Иркутск: Иркутский филиал МГТУ ГА, 2021.– 303 с.
4. Бабкина Л. Н., Отверченко Л. Ф. Концепции стратегического развития авиатранспортной системы в регионах Российской Федерации // Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. – 2017. – Т. 7. № 2. – С. 13-21.
5. Бабков А.Б. Аэропорты и воздушные трассы: учебно-методическое пособие по выполнению курсовой работы «Проектирование генерального плана аэропорта». М.: ИД Академии Жуковского, 2020. 64 с
6. Басюк А.С. Теоретические и методологические аспекты менеджмента качества в управлении развитием социально-экономической системы. Краснодар: Кубанский государственный технологический университет, 2019. — 188 с.
7. Гладышева И. В. Формирование благоприятной среды устойчивого развития на основе онлайн взаимодействия аэропорта «Домодедово» с концессионерами / И. В. Гладышева, А. Д. Титова // Вестник МИРБИС. - 2020. - № 2 (22). - С. 148-157
8. Гусева Е.Н. Анализ результатов имитационного моделирования в среде ROCKWELL SOFTWARE ARENA // Теплотехника и информатика в образовании, науке и производстве: сборник докладов V Всероссийской научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых (ТИМ'2016) с международным участием. Екатеринбург, 12-13 мая 2016 г. Екатеринбург: УрФУ, 2016. С. 194-198.
9. Кононцев Г. С. Проблемы современного гражданского авиастроения в России / Г. С. Кононцев // Актуальные проблемы авиации и космонавтики: Сборник материалов VII Международной научно-практической конференции, посвященной Дню космонавтики. В 3-х томах, Красноярск, 12-16 апреля 2021 года. – Красноярск: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Сибирский государственный университет науки и технологий имени академика М.Ф. Решетнева", 2021. – С. 750-751.

10. Рыбалкина В. И. Формирование зон неавиационных услуг аэровокзального комплекса / В. И. Рыбалкина, Е. Н. Лихачев // Творчество и современность. – 2019. – № 2(10). – С. 17-22.
11. Самуленков Ю.И., Филатова Я.А., Грузд А.Д. Построение имитационной математической модели системы технического обслуживания воздушных судов // Научный Вестник МГТУ ГА. 2021. Т. 24, № 4. С. 38–49
12. Случинская Ю. А. Обеспечение эксплуатационной безопасности и качества при наземном обслуживании в аэропорту / Ю. А. Случинская // European science of the future : Сборник научных трудов по материалам I Международной научно-практической конференции, Смоленск, 08 апреля 2019 года. – Смоленск: Международный научно-информационный центр "Наукофера", 2019. – С. 118-122.
13. Стратегическое управление территориями: учебник в 2 ч. Ч.1 Теоретические основы стратегического управления территориями/ Байков Е.А., Истомин Е.П., Кирсанов С.А., Михеев В.Л., Соколов А.Г.; под общ.ред. В.Л. Михеева. – СПб, ООО «Андреевский издательский дом», 2018. – 379 с.
14. Сытых Е.Н. Управление качеством технологических процессов в аэропортах Методические указания по изучению дисциплины и выполнению курсовой работы. ФГБОУ ВПО СПб ГУГА. Санкт-Петербург. 2019.
15. Тартанова Е. Р. Организация процесса управления в аэропорту / Е. Р. Тартанова, Т. С. Попова // Проблемы развития современного общества : Сборник научных статей 7-й Всероссийской национальной научно-практической конференции, в 5-х томах, Курск, 20–21 января 2022 года. – Курск: Юго-Западный государственный университет, 2022. – С. 245-248. Тешебаев А.А. Увеличение неавиационных доходов // Молодой ученый. 2019. № 36.
16. Шабалина Л.В., Караман Е.Г. Развитие российской инновационной системы как метод повышения конкурентоспособности предприятий / Л.В. Шабалина // Стратегия предприятия в контексте повышения его конкурентоспособности. – 2017. - № 6. – С.140- 145.
17. Шабалина Л.В., Пилипенко А.А. Оценка позиций Российской Федерации на международном туристическом рынке / Л.В. Шабалина // Конкурентоспособность субъектов хозяйствования в условиях новых вызовов внешней среды: проблемы и пути их решения. - 2018. – С.569 -576.
18. Аналитический обзор рынка авиаперевозок [Электронный ресурс]: URL: https://veles-capital.ru/uploadedfiles/Analytics/VC_AFLT_Oct17.pdf
19. Аэропорт Домодедово. [Электронный ресурс]. – URL: https://academic2.ru/%D0%B4%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B4%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%BE%20%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82_20882_960
20. Аэропорт Пулково. [Электронный ресурс]. – URL: <http://interairports.ru/ob-assotsiatsii/chleny-assotsiatsii/aeroport-pulkovo/>
21. В тесноте, но с интернетом // Газета «Ведомости». [Электронный ресурс]. – URL: <http://old.vedomosti.ru/feature/avia/newsline/92112>
22. Как воспринимают в профессиональном сообществе работу крупнейших аэропортов России // Портал Aviation Explorer. – 2018. – 12 февраля [Электронный ресурс]. URL: <https://www.aex.ru/docs/2/2018/2/12/2718/>
23. Московский аэропорт Домодедово подвел итоги работы на мартовских праздниках [Электронный ресурс]. URL: <https://www.aviaport.ru/digest/2020/03/13/630325.ht ml>
24. Официальный сайт ООО «ВВСС» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pulkovoairport.ru/>
25. Официальный сайт Федерального Агентства Воздушного Транспорта [Электронный ресурс]. URL: www.favt.ru
26. Пассажиропоток в аэропортах Шереметьево, Домодедово и Жуковский снизился на 92% [Электронный ресурс]. URL: <https://www.aviaport.ru/digest/2020/04/07/633821.ht ml>
27. Подходы к формированию сети процессов современного предприятия // Академия услуг. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.academs.ru/articles/podkhody_k_formirovaniyu_seti_protseessov_sovremennogo_predpriyatiya/
28. Система контроля качества аэропортовых услуг // Aviation Explorer – Содружество авиационных экспертов. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.aex.ru/docs/2/2009/9/2/801/>
29. Состояние рынка авиаперевозок в РФ [Электронный ресурс]: URL: <http://media.rspp.ru/document/1/a/a/aa5d9436d83f17ed06a49e4dcce531c6.pdf>

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://stuservis.ru/magisterskaya-rabota/239498>