

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/kursovaya-rabota/339572>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Логистика

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ 3

1. Решения для управления аэропортами и ключевые поставщики 5

2. Управление технологиями аэропортов: операции, программные решения и поставщики 9

3. Практика внедрения инновационных технологий 23

Заключение 28

Список использованной литературы 30

ВВЕДЕНИЕ

Достижение требуемых возможностей, их поддержание и развитие является императивом во всех областях деятельности, включая авиационную технологию. Используемые в настоящее время авиационные технологии и системы становятся все более сложными.

В этом исследовании определяются соответствующие инновации и обсуждается создание стоимости в авиационной отрасли. Авиационные эксперты с опытом работы в области инноваций были отобраны и приглашены для завершения опроса, определяющего ведущие инновации в отрасли. Это исследование вносит свой вклад в развитие авиации, предлагая список инноваций и обсуждение зависимости технологического пути и ценностного предложения с примерами. Это может быть полезно и применено учеными и практиками, чтобы проверить, как эти инновации сформировали отрасль во всем мире, сделав ее более эффективной, гибкой, устойчивой и безопасной. Отобранные инновации включают консолидированные технологии и новые достижения, внедренные в предложенные сроки.

В данной курсовой работе были отражены нововведения, в первую очередь связанные с инкрементными и техническими типологиями, которые повышают ценность продуктов. Кроме того, это исследование дает глубокие выводы, классифицируя ценность, созданную для авиационного сектора, по пяти инновационным кластерам:

- (1) авиационные технологии, добавляющие ценность с точки зрения эффективности и устойчивости;
- (2) инновации в обслуживании пассажиров, создание более персонализированных услуг и повышение качества обслуживания клиентов;
- (3) инновации в полетах, повышение ценности с точки зрения безопасности и условий безопасности;
- (4) управление бизнесом и операциями, совершенствование процедур и доходов;
- (5) и общие приложения, добавляющие ценность с точки зрения Aviation 4.0 (увеличение автоматизации и обмена данными, включая киберфизические системы, Интернет вещей (IoT) и облачные вычисления).

Целью исследования данной работы, является совершенствование инструментария повышения эффективности деятельности авиакомпаний в сфере региональных воздушных перевозок.

Задачами исследования являются:

- исследовать теоретические и методические основы обеспечения эффективности воздушных перевозок;
- проанализировать концептуальные подходы авиакомпаний к повышению экономической эффективности их деятельности в сфере региональных воздушных перевозок.

1. Инновационные стратегии для управления аэропортами и ключевые поставщики

Инновации имеют решающее значение для достижения успеха компаниями и являются основным источником устойчивых конкурентных преимуществ. Однако для стимулирования инноваций и получения выгод организациям необходимо принять ряд мероприятий и возможностей, включающих новое мышление, стратегию, процесс и результаты. Другими словами, для создания «ценности» необходимы инновации, даже несмотря на присущие им риски. Изменение мышления организации приводит к лучшей осведомленности и инновациям парадигмы. В частности, стратегическое мышление улучшает понимание и восприятие препятствий, присущих принятию новых решений.

Инновационная стратегия считается важнейшим элементом корпоративной стратегии, поскольку она определяет, где, когда и какой тип инноваций необходимо внедрять. Для поддержания ведущей инновационной стратегии крайне важно наблюдать за рынками, технологическими путями и организационными процессами. Инновационная стратегия может включать в себя изменение бизнес-экосистемы, а не борьбу с конкуренцией. Инновационный процесс состоит из решений, действий и воздействий от признания и удовлетворения потребности или решения проблемы, исследований, разработок, распространения и принятия пользователями. В конкретном типе инновационного результата этот процесс может быть уникальным, сложным и неопределенным.

Результаты инноваций широко обсуждаются в литературе и дифференцируются на два основных типа: «радикальные» или «инкрементные», в зависимости от интенсивности или уровня инновационности. Радикальные или разрушительные инновации включают в себя продукты, услуги или подходы, которые трансформируют существующие рынки или создают новые, торгуя сырой производительностью ради простоты, удобства, доступности и доступности. Постепенные инновации можно определить как продукты, услуги, организационные и маркетинговые усовершенствования, которые обеспечивают новые функции или новые преимущества для существующих технологий или решений на текущем рынке. Микроперспектива определяет инновационность как новую для фирмы или новую для клиента, добавляя ценности, преимущества или меняя модели. Кроме того, различные результаты инноваций создают разнообразные ценностные предложения с организационной и потребительской точек зрения.

Создание стоимости было тщательно проанализировано в исследованиях в области управления и в литературе о преимуществах, ценности, производительности и успехе. Значение стоимости и процесс ее создания быстро смещаются от ориентированного на продукт, услугу и фирму взгляда на персонализированный потребительский опыт, происходящий внутри фирмы и за ее пределами. Ценность также создается, когда инновации возникают из социального спроса и достигают дифференциации, создавая превосходную ценность. Создание большей стоимости зависит от способности фирмы успешно внедрять инновации. Однако он часто не стоит особняком; скорее, ее успех зависит от других факторов, сопровождающих изменения в среде фирмы. Движущие силы инноваций включают в себя выбор политики фирмы, связи, сроки, местоположение, разделение деятельности между бизнес-единицами и заинтересованными сторонами, сотрудничество, обучение, интеграцию, масштаб и институциональное мышление. Поэтому для повышения эффективности инноваций и создания стоимости фирмам необходимо подключаться к этим инновационным факторам, чтобы обеспечить более полное и заманчивое разнообразие товаров и услуг, чем текущие потребности или желания их клиентов, в дополнение к поддержке перспектив заинтересованных сторон и самой организации.

Создание стоимости стало сложной и разнонаправленной концепцией, включающей многогранные перспективы с учетом микроуровня (клиенты и группы), мезоуровня (организации) и макроуровня (заинтересованные стороны и сети цепочек поставок). С учетом этих различных условий для достижения ощутимых результатов необходимо раскрывать, управлять и материализовать присущий инновациям потенциал, управляемый и материализуемый на целевой основе. Процесс создания стоимости является соучредителем тех, кто создает ценность, и тех, кто захватывает ценность, в которой клиенты являются арбитрами ценности. Клиенты имеют основополагающее значение для успешного распространения инноваций, что приводит к устойчивой высокой производительности и прибыльности.

С организационной точки зрения создание стоимости относится к новым типам производственных процессов, видов деятельности, результатов, преимуществ, дифференциации, конкурентных преимуществ, прибыльности и долгосрочного успеха через устойчивое развитие. С точки зрения перспектив заинтересованных сторон и цепочек поставок фирмы являются частью экосистем, которые влияют на качество и масштабы развития инновационной деятельности, и, таким образом, их способность совместно создавать инновации позволяет им делиться ценностями путем обмена знаниями с одной или несколькими сторонами в обмен на компенсацию.

Авиакомпании, аэропорты и цепочки гражданской авиации могут способствовать инновациям как источнику создания стоимости для получения финансовых выгод за счет улучшения технологических показателей, дополнительных активов, снижения воздействия на окружающую среду и предложения дополнительной ценности для пассажиров. Кроме того, инновации создают ценность из-за острой потребности в новых устойчивых разработках, более персонализированных услугах, создании более безопасной и надежной среды.

Преыдушие исследования инноваций в области воздушного транспорта основывались на технических подходах. Более того, несмотря на признанную важность инноваций в сокращении макроэкономических

проблем авиации, мало что известно о том, как эти достижения формируют сектор, чтобы изменить отрасль в сторону более устойчивой парадигмы. В этом контексте это исследование ценно из-за важности ведущих инноваций в продуктах, услугах и процессах в авиационном секторе; немногие предыдущие исследования дали четкое и точное описание того, как успешно проводить внедрение инноваций для создания ценности.

2. Управление технологиями аэропортов: операции, программные решения и поставщики

Организация воздушного движения. Поставщики программного обеспечения: AIS, Adacel, Transoft, Pacific Controls, SITA, ACAMS Airport Tower Solutions. Воздушные операции включают контроль и облегчение обслуживания и стоянки воздушных судов. Это включает в себя оборудование для управления воздушным движением и решения по управлению аэронавигацией. Большинство решений для воздушного пространства ориентированы на аэронавтику и распределение самолетов.

Авиационные системы фиксированной телекоммуникационной сети (AFTN). Системы AFTN обрабатывают связь и обмен данными, включая навигационные услуги. Обычно аэропорты обмениваются сообщениями о дорожной среде, сообщениями о безопасности, информацией о погоде, географических материалах, сбоях и т. Д. Они служат связующим звеном между аэропортами и воздушными судами.

Программное обеспечение для авиационных телекоммуникаций хранит планы полетов и полетную информацию, введенную в формате ИКАО и UTC. Хранящаяся информация может быть использована для планирования и статистических целей. Для аэропортов важно понимать тип самолета и его вес, чтобы назначить его в нужное место на взлетно-посадочной полосе. Системы AFTN содержат следующую информацию:

- Регистрация воздушных судов
- Используемая взлетно-посадочная полоса
- Фактическое время посадки и вылета
- Количество цепей
- Количество и тип подходов
- Новые оценки прибытия и отъезда
- Новая информация о рейсах
- Управление воздушным движением осуществляется с вышки УВД.

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://stuservis.ru/kursovaya-rabota/339572>