

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/nauchno-issledovatel'skaya-rabota/352821>

Тип работы: Научно-исследовательская работа

Предмет: Товароведение

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ 3

1. Производство 5

2. Спрос и потребление товаров 8

3. Международная торговля 10

4. Динамика мировых цен 13

5. Прогноз конъюнктуры рынка 18

Заключение 27

Список использованной литературы 29

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 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. Производство

Это общее представление о 10 крупнейших производителях коммерческих самолетов. В частности, мы рассмотрим такие факторы, как качество самолетов, продажи и репутация.

"Боинг". Boeing со штаб-квартирой в Чикаго является крупнейшим производителем коммерческих самолетов. В 2018 году было произведено 806 коммерческих самолетов и 96 военных самолетов. Кроме того, в 2018 году выручка компании составила 101,127 миллиарда долларов при чистой прибыли в 10,46 миллиарда долларов. Важно отметить, что в компании занято более 150 000 работников, общая сумма

активов превышает 117 миллиардов долларов, а собственный капитал составляет 410 000 долларов. Подразделение Boeing Commercial Aircraft производит коммерческие самолеты компании — реактивные лайнеры и бизнес-джеты. В частности, штаб-квартира подразделения находится в Рентоне, штат Вашингтон. Обратите внимание, что ее коммерческие авиалайнеры поддерживают соглашение об именовании 7X7, с 707 по 787.

Boeing и Airbus представляют собой дуополию, контролирующую мировые поставки крупных коммерческих самолетов. Продукция Boeing включает в себя узкофюзеляжные, широкофюзеляжные и гигантские самолеты.

Airbus Corporate Jets (ACJ) - бизнес-подразделение Airbus, производящее корпоративные реактивные самолеты на базе авиалайнеров. Безусловно, компания расположена в Тулузе, Франция, и производит ряд узкофюзеляжных реактивных самолетов.

Действительно, ACJ продает свою продукцию как самые современные и комплексные корпоративные самолеты в мире. Они оснащены просторными и настраиваемыми кабинами, которые позволяют вам выбрать размер, соответствующий вашим потребностям. Несомненно, клиенты ACJ выигрывают от доступа к глобальной сети технической поддержки Airbus.

Исторически сложилось так, что ACJ представила корпоративный реактивный самолет A318 в 1997 году. В настоящее время в эксплуатации находятся 213 реактивных самолетов ACJ, и еще 222 самолета находятся в стадии заказа. ACJ производит узкофюзеляжные самолеты на базе семейства Airbus A320. К счастью, вы можете приобрести корпоративную версию любой модели A320, включая ACJ319, ACJ320.

Обратите внимание, что эти модели имеют номенклатуру “neo”, обозначающую “новый вариант двигателя”. Впечатляет то, что у них примерно в три раза больше места в салоне, чем у традиционных бизнес-джетов. ACJ также производит широкофюзеляжные самолеты ACJ330neo и ACJ35-XWB VIP на базе авиалайнеров Airbus. Безусловно, оба они отличаются значительным пространством и роскошью, причем последний выполнен из углеродных композитных материалов. Действительно, вы можете гибко настроить ACJ jets таким образом, чтобы они включали полностью оборудованные офисы, кровати, ванные комнаты и душевые зоны.

2. Бизнес-джет Boeing. Boeing Business Jet (BBJ) производит корпоративные самолеты VIP-класса на базе авиалайнеров Boeing, в первую очередь серии 737. Как правило, реактивные самолеты BBJ предлагают просторные салоны, большую дальность полета и места для 25-50 пассажиров в роскошных конфигурациях. Очевидно, что эти реактивные самолеты легко настраиваются для бизнеса, частного или государственного секторов и имеют хорошие показатели надежности.

Впечатляюще, что модели BBJ могут включать в себя конференц-залы / обеденные зоны, спальни, ванные комнаты с душевыми кабинами и жилые зоны. Другие модели являются вариантами 777, 787 и 747. Всего BBJ выпускает 11 моделей реактивных самолетов как в узкофюзеляжном, так и в широкофюзеляжном исполнении.

В 2018 году у BBJ был 261 заказ, 237 поставок и 210 самолетов в эксплуатации. В 2018 году BBJ запустила самолет BBJ 777X, который может облететь половину земного шара перед дозаправкой. Действительно, это самое большое расстояние, доступное для любого бизнес-джета. Очевидно, что для многих корпораций, ведущих международный бизнес, BBJ 777X решает проблему эффективного перемещения.

В частности, класс BBJ 777X включает в себя BBJ 777-8 и BBJ 777-9. Боинг 777-8 обладает большей дальностью полета (11 645 морских миль) и площадью салона 3256 квадратных футов. В отличие от этого, 777-9 имеет больше места в салоне (3689 квадратных футов) и дальность полета в 11 000 морских миль. Бизнес-самолет Bombardier (BBA). Портфель бизнес-джетов BBA включает семейства Learjet, Challenger и Global.

Learjet 75 - это легкий бизнес-джет с современной авионикой, эффективным двигателем и наклонными крыльями. Важно отметить, что это первый самолет Learjet с частным представительским люксом, а его размеры позволяют пассажирам путешествовать с комфортом. Действительно, усовершенствованная конструкция крыла обеспечивает плавный ход и снижает эксплуатационные расходы.

Серия Challenger включает в себя модели 350 и 650. В частности, 350-й относится к категории реактивных самолетов сверхсреднего размера. За последнее десятилетие модель 350 стала лидером продаж в своем сегменте. Напротив, 650-й - это большой бизнес-джет с охватом всего мира и самым широким салоном в своем классе.

Глобальная серия содержит модели 5000, 5500, 6000, 6500 и 7500. BBA позиционирует 7500 как самый большой в мире бизнес-джет с наибольшей дальностью полета. Это противопоставляет его семейству моделей Boeing BBJ 777X. Впечатляет то, что в 7500 есть место для четырех внутренних жилых помещений,

каюты для экипажа и полноразмерной кухни. Обратите внимание, что 7500 - это удлиненная версия 6000, но с новым околорыбовым крылом.

Бичкрафт. Beechcraft является дочерней компанией Textron Aviation, но начинала как Beech Aircraft Corporation в 1932 году. Исторически сложилось так, что Textron приобрела Beech Aircraft в 2013 году после того, как последняя обанкротилась. Сегодня Beechcraft производит четыре линейки частных самолетов:

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. – Tom 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. Бемякова Е.В. Международные опыт организации системы авиасообщений на государственном и региональном уровнях /Е.В. Бемякова, 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/nauchno-issledovatel'skaya-rabota/352821>