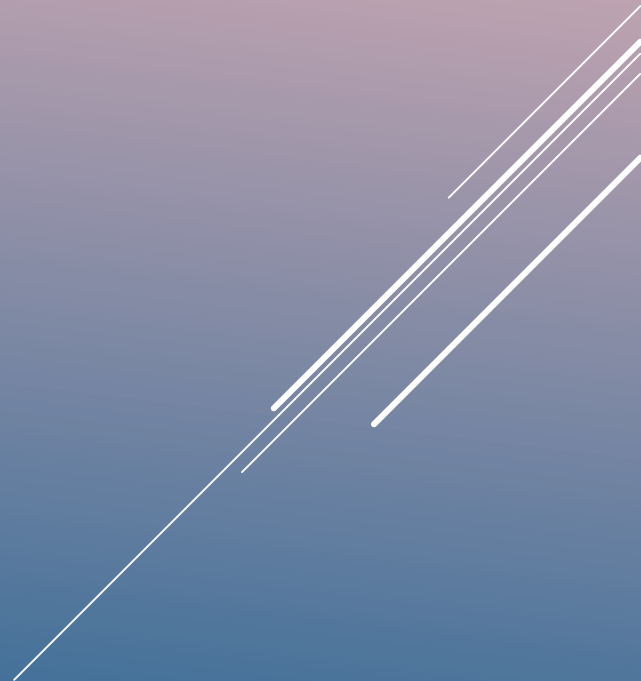


АВИАРЕЙСЫ БЕЗ ПОТЕРЬ

.....



ЦЕЛЬ ПРОЕКТА:

Выяснить, от каких самых малоприбыльных рейсов из Анапы мы можем отказаться в зимнее время.

СТРУКТУРА DATASET:

flight_id — уникальный идентификационный код рейса (первичный ключ)

flight_no — номер рейса, используемый в аэропорту, билете, посадочном талоне

arrival_airport - аэропорт прибытия

city - город, в котором находится аэропорт прибытия

model - название модели самолета

actual_departure - реальное время вылета

actual_arrival - реальное время прибытия

flight_time - время полета

fuel_usage - расход топлива кг/час в зависимости от модели самолета

СТРУКТУРА ДАТАСЕТА:

aircraft_code - уникальный идентификационный номер модели самолета (трехзначный код)

seat_economy - количество мест класса "эконом" в самолете

seat_business - количество мест класса "бизнес" в самолете

seat_total - общее количество мест на борту самолета

purchased_economy - приобретенные места класса "эконом" на рейсе

purchased_business - приобретенные места класса "бизнес" на рейсе

total_purchased - общее кол-во приобретенных мест обоих классов в самолете

amount_economy - стоимость билета класса "эконом"

amount_business - стоимость билета класса "бизнес"

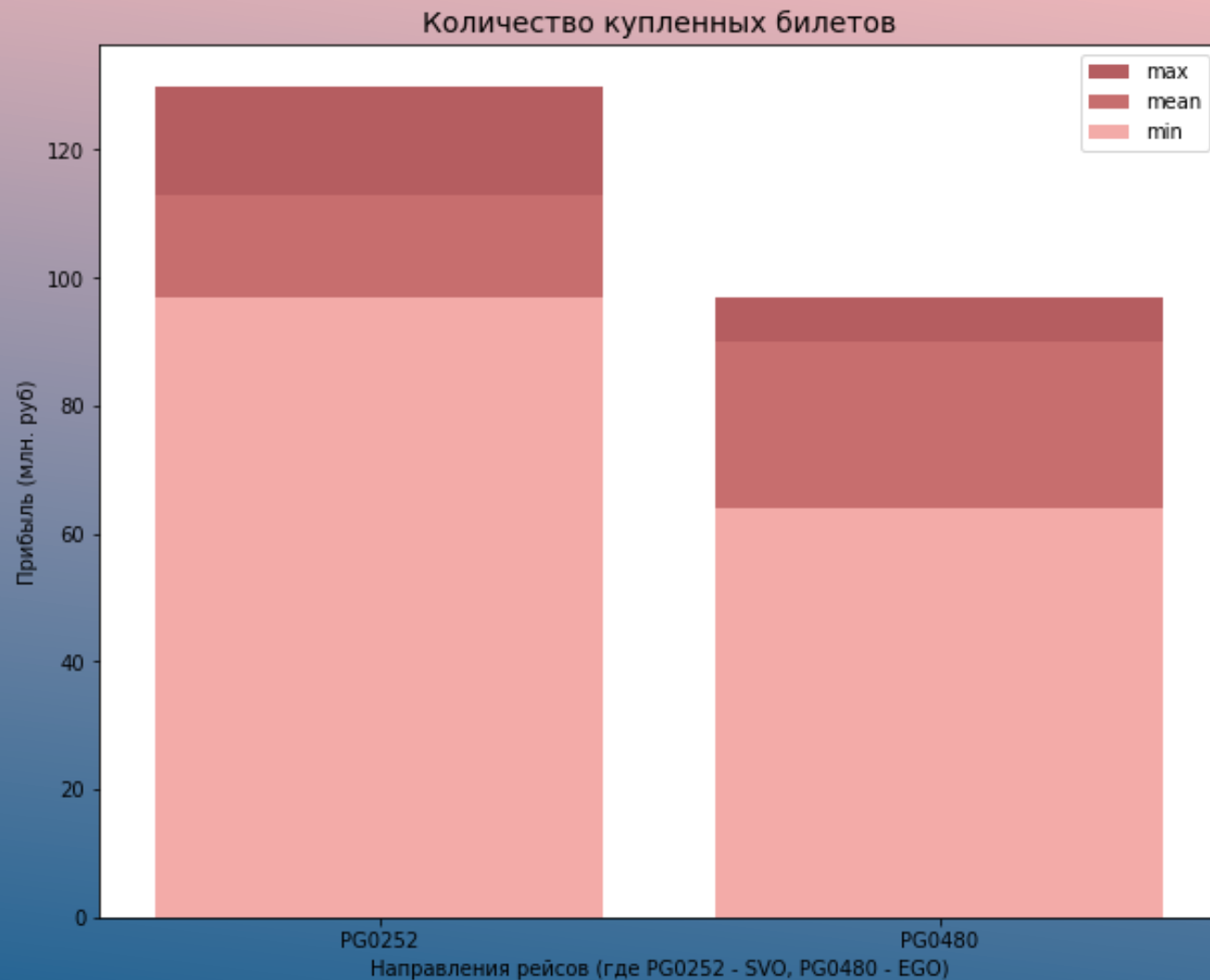
total_amount - общая стоимость приобретенных билетов на рейсе

ХАРАКТЕРИСТИКИ НАПРАВЛЕНИЙ ИЗ АНАПЫ ЗИМОЙ 2017Г:

Номер рейса	PG0252	PG0480	PG0194
Город прибытия	Moscow	Belgorod	Novokuznetsk
Кол-во рейсов	59	59	9
Модель самолета	Boeing 737-300	Sukhoi Superjet-100	Boeing 737-300
Расход (кг/ч)	2400	1700	2400
Эконом класс (кол-во мест в самолете)	118	85	118
Бизнес класс (кол-во мест в самолете)	12	12	12
Общее кол-во мест	130	97	130

*Стоимость авиационного керосина зимой за 2017 год составляла 42,7 руб/кг без учета НДС (была взята среднеарифметическая цифра за три зимних месяца)

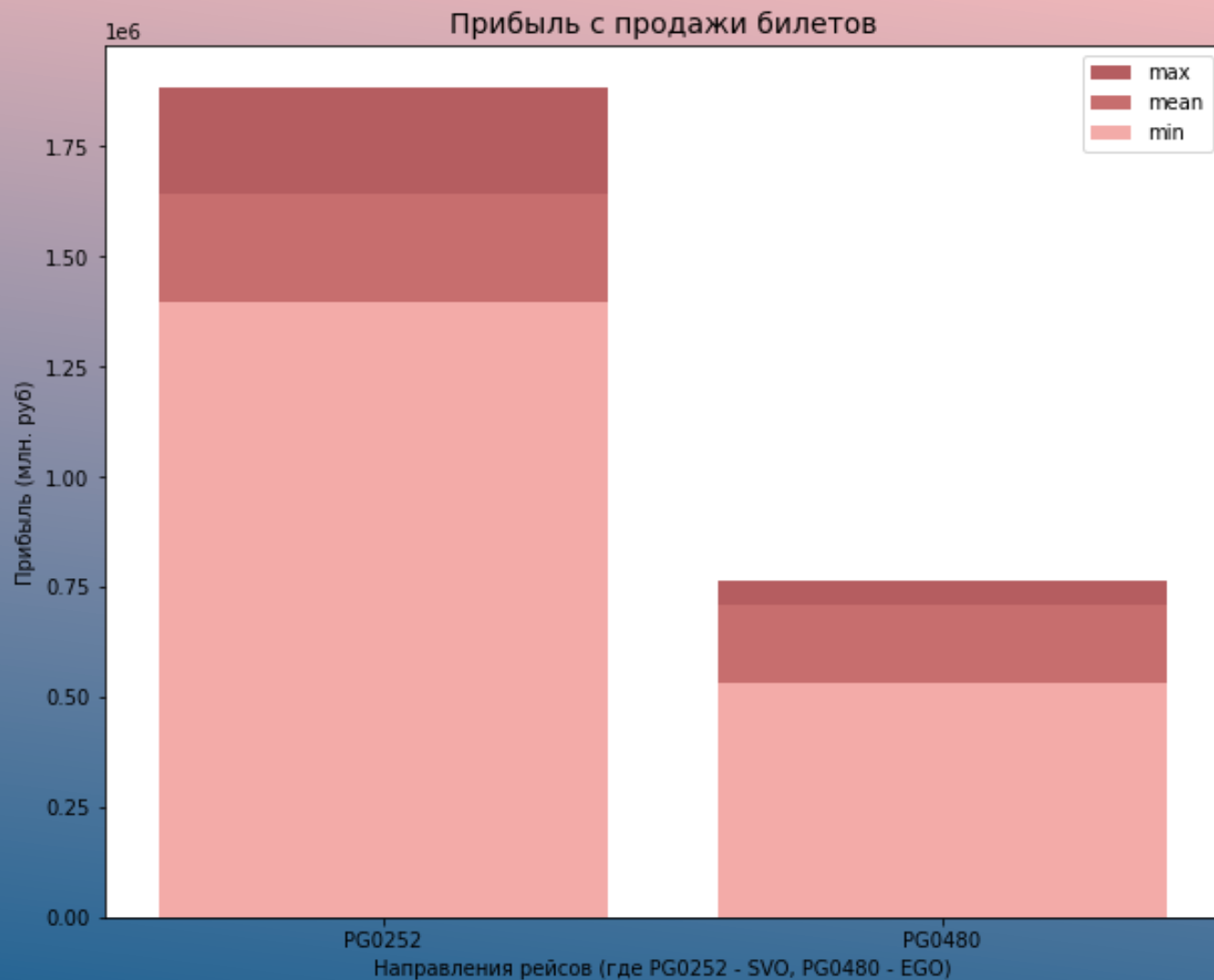
* Впоследствии Новокузнецкие рейсы были исключены из выборки из-за отсутствия данных по стоимости и количеству приобретенных билетов



ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ПРИБРЕТЕННЫХ БИЛЕТОВ НА РЕЙС:

Рейсы, осуществляющие перевозку пассажиров в г. Москва (на графике слева) летают на более вместительных самолетах и имеют большее кол-во проданных билетов.

Однако рейсы в Белгород (на графике справа) имеют большую заполняемость



ПРИБЫЛЬ С ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ НА РЕЙС:

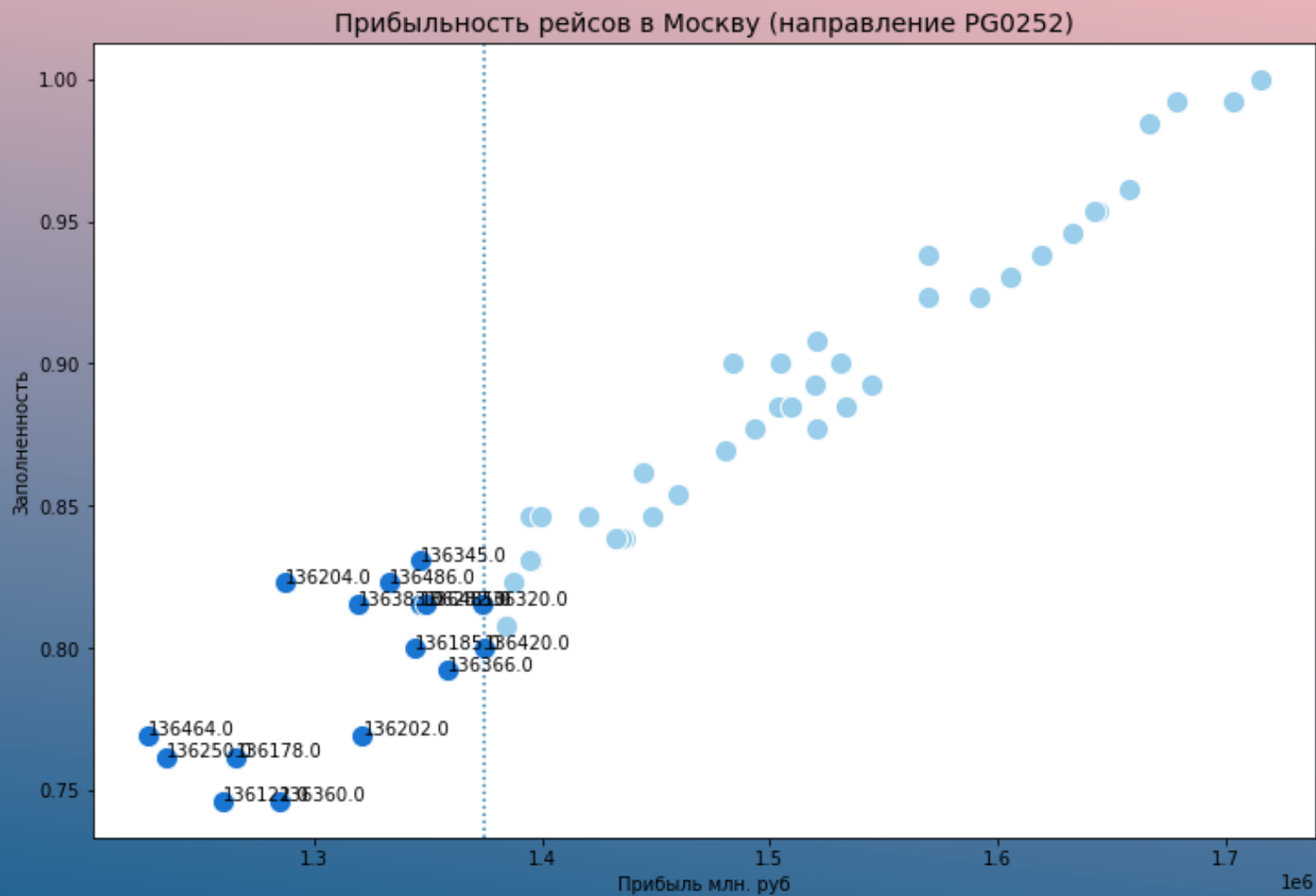
Рейсы, осуществляющие перевозку пассажиров в г. Москва (на графике слева) имеют внушительную прибыль в сравнении с Белгородскими, разница почти в 2 раза

[illegible]

Порог заполняемости самолета для оценки прибыльности рейса взят на уровне 80%

Данная зависимость имеет место быть

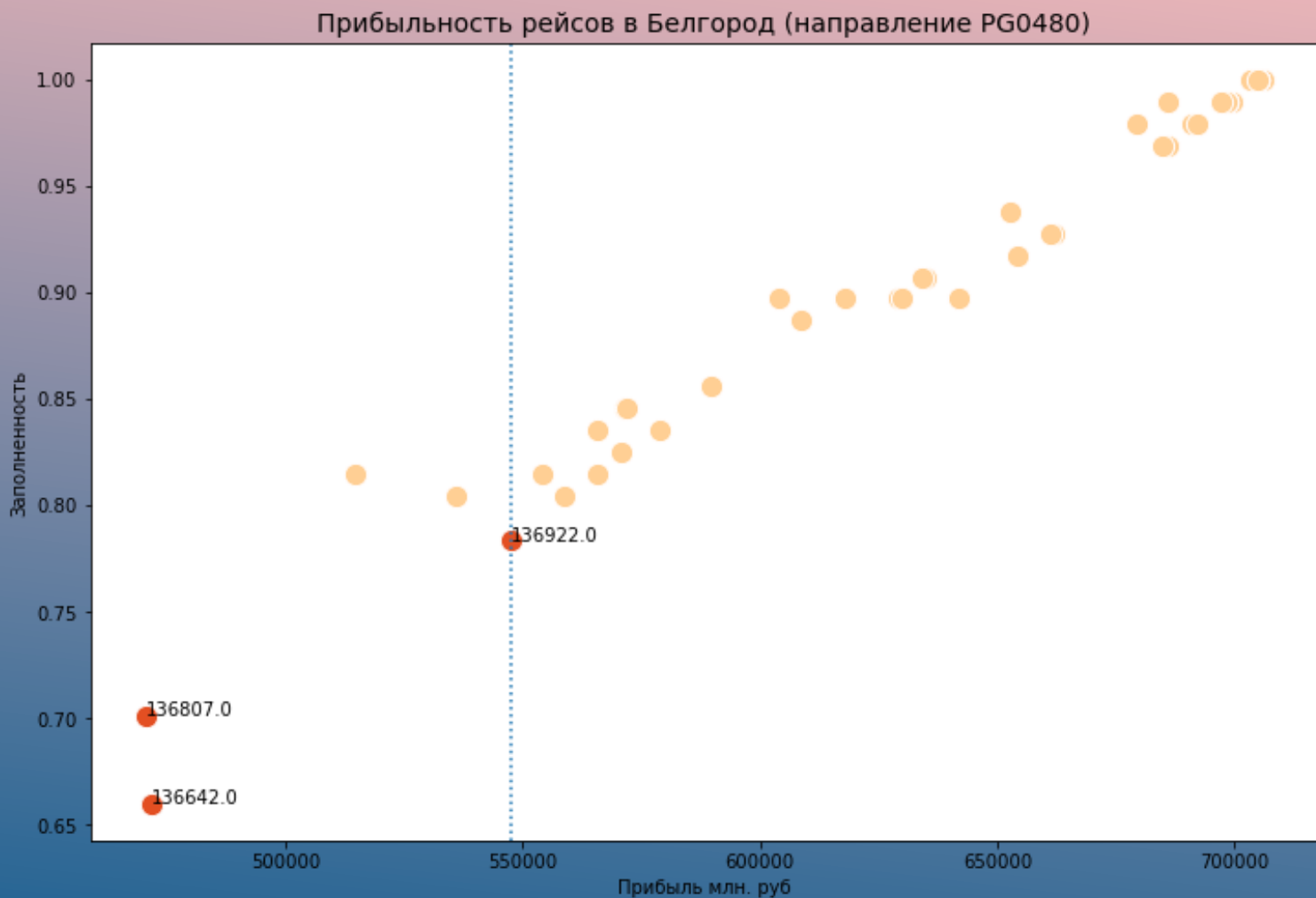
*Рейсы ниже пунктирной
линии считаются
неприбыльными.



ЗАВИСИМОСТЬ ПРИБЫЛИ ОТ ЗАПОЛНЕННОСТИ САМОЛЕТА - МОСКВА

Граница нерентабельности
рейсов для направления
PG0252:

Рейс 136366 – 1 358 308 руб
максимальная прибыль



ЗАВИСИМОСТЬ ПРИБЫЛИ ОТ ЗАПОЛНЕННОСТИ САМОЛЕТА – БЕЛГОРОД

Граница нерентабельности
рейсов для направления
PG0480:

Рейс 136922 – 547 308 руб
максимальная прибыль
данного направления



Средняя прибыль среди всех рейсов: 1 060 953 руб
и в данном случае,

Рейс 136922 (EGO, Belgorod) с прибылью 547 308 руб является самым не привлекательным с точки зрения прибыльности.

Это с оговоркой на то, что не учтены многие факторы, которые способны еще понизить прибыльность рейсов.

ВЫВОДЫ:

Проведя анализ рейсов из Анапы зимой 2017 г. по загрузженности и прибыльности за вычетом расходов на топливо, нерентабельными оказались рейсы: 136366, 136202, 136360, 136178, 136122, 136250, 136464, 136922, 136642, 136807

При этом 136922, 136642, 136807 - это один и тот же рейс (в разные дни улетавший) который по сути своей убыточный, его прибыль ниже почти в два раза в сравнении со средней прибылью всех рейсов, и это без учета прочих расходов, которые "отнимут все".

Он заслуживает особого внимания. Принять решение о его исключении из календаря полетов можно только после тщательного анализа, понимания причины отсутствия прибыли, попыток исправить ситуацию и если после всего этого он по-прежнему не приносит прибыли, то тогда да.

БЛАГОДАРЮ ЗА ВНИМАНИЕ!

