

ОСНОВНІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ СИСТЕМ ЦЕНТРІВ ТЕХНІЧНОЇ ПІДТРИМКИ ТА МОБІЛЬНИХ СТАНЦІЙ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ГРУПИ ВАНТАЖНИХ АВІАКОМПАНІЙ ЧАРТЕРНОГО ТИПУ

У статті визначено основні аспекти взаємодії систем центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування групи вантажних авіакомпаній чартерного типу при спільному створенні цих об'єктів технічної інфраструктури.

Ключові слова: центри, технічне обслуговування, технічна підтримка, вантажні авіакомпанії.

В статье определены основные аспекты взаимодействия систем центров технической поддержки и мобильных станций технического обслуживания группы грузовых авиакомпаний чартерного типа при совместном создании этих объектов технической инфраструктуры.

Ключевые слова: центры, техническое обслуживание, техническая поддержка, грузовые авиакомпании.

In the article the main aspects of interaction of technical support centers systems and mobile maintenance service stations of cargo charter airlines' group in the joint development of these technical infrastructure facilities were outlined.

Keywords: centers, maintenance, technical support, cargo airlines.

Постановка проблеми. Робота вантажних авіакомпаній чартерного типу у відриві від основного місця базування, а також експлуатація ними абсолютно унікальних типів повітряних суден (ПС) типу Ан-124-100 вимагає розробки схеми взаємодії групи вантажних авіакомпаній чартерного типу, інших учасниць процесу технічного обслуговування ПС та систем центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами організації технічного забезпечення авіакомпаній, загалом активно займалися В.Коба, Ю.Кулаєв, В.Кулик, Р.Салімов, О.Тамаргазін та ряд інших науковців. Наукові здобутки Р.Салімова, які систематизовані у [4] присвячені створенню інструментів управління процесами технічного обслуговування авіаційної техніки на основі сучасних інформаційних технологій, тоді як О.Тамаргазін у [5; 6] обґрунтував загальні принципи керування системою технічного обслуговування пасажирських ПС. Окремі практичні проблеми організації технічного обслуговування ПС описані у [7-11]. Наукові роботи автора, зокрема [1-3], присвячені визначенню ролі центрів технічної підтримки та станцій технічного обслуговування, як складової частини системи ресурсного забезпечення авіакомпанії, формуванню організаційно-економічного механізму технічного забезпечення діяльності вантажної авіакомпанії чартерного типу та формуванню базових принципів цільового управління

діяльністю систем центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування групи вантажних авіакомпаній чартерного типу.

Невирішеною раніше частиною загальної проблеми. Нині провідні зарубіжні компанії з організації технічного обслуговування, а також провідні авіаперевізники дуже активно створюють системи технічного обслуговування ПС, які формують центри технічної підтримки ПС та бази з технічного обслуговування ПС. Проте ці об'єкти обслуговують переважно західні типи ПС провідних марок і майже відсутні подібні системи для вітчизняних типів ПС. Робота вітчизняних вантажних авіаперевізників у відриві від основного місця базування та переважно на вітчизняних типах ПС вимагає вирішення задачі створення систем центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування із організацією якісної взаємодії між постачальниками запчастин, заводами-розробниками та заводами-виробниками ПС та запчастин, авіаційними перевізниками.

Мета статті – створення рекомендованої схеми взаємодії групи вантажних авіакомпаній чартерного типу, інших учасниць процесу технічного обслуговування ПС та систем центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування.

Вклад основного матеріалу. Успішне функціонування вантажної авіакомпанії чартерного типу, в першу чергу, залежить від забезпеченості її ресурсами, особливо матеріально-технічними, та ефективності їх перетворення на перевезення внутрішнім середовищем даної авіакомпанії. Проблема покращення форм та методів технічного забезпечення групи вантажних авіакомпаній чартерного типу має бути реалізована, на нашу думку, в комплексі з іншими складовими системи ресурсного забезпечення даного типу авіакомпаній. Для удосконалення концептуальних засад взаємодії систем центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування групи вантажних авіакомпаній, що дозволять максимально гармонізувати технічне обслуговування та постачання запчастинами ПС у віддалених регіонах світу в процесі здійснення перевезень, нами розроблений ряд інструментальних засобів. До цього комплексу увійшли складові, які описані у попередніх наукових роботах автора, зокрема [2-3]. Надання послуг технічного обслуговування авіакомпаніям з боку заводів-розробників, виробників ПС, двигунів та інших систем до них, компаній постачальників запчастин (до ПС типу Ан-124-100 та до двигунів типу Д-18Т та інших систем) до групи вантажних авіакомпаній чартерного типу відбувається сьогодні за ускладненою схемою в якій присутні зайві та дублюючі ланки, функції, окрім цього, як нами вже було зазначено раніше, необхідно удосконалення концептуальних засад взаємодії систем центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування за умови їх спільного створення та експлуатації групою вантажних авіакомпаній, що діє на ринку надважких та нестандартних перевезень. Рекомендована схема взаємодії групи вантажних авіакомпаній чартерного типу, інших учасників процесу технічного обслуговування ПС та

систем центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування наведена нами на рис 1.



Рис. 1 Рекомендована схема взаємодії групи вантажних авіакомпаній чартерного типу, інших учасників процесу технічного обслуговування ПС та систем центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування

Матеріально-технічний потік надходить у центри технічної підтримки від логістичних компаній постачальників запчастин (до ПС типу Ан-124-100 та до двигунів типу Д-18Т та інших систем), що у свою чергу отримують частину запчастин та документацію за ними від заводів-розробників та виробників ПС, двигунів та інших систем та мають їх доставити у зазначене місце. В той же час мобільні станції технічного обслуговування мають отримувати ту частину запчастин, яка їм необхідна для здійснення роботи від авіакомпаній безпосередньо. Фінансовий потік, у даній схемі,

починається з групи вантажних авіакомпаній та йде до заводів-розробників та виробників ПС, двигунів та систем до них (за винятком відносин між заводом розробником ПС типу Ан-124-100 – АНТК ім. Антонова та його дочірньою компанією – авіакомпанією „Авіалінії Антонова”, що засновані на принципах прямої взаємодії), а також до систем центрів технічної підтримки та до мобільних станцій технічного обслуговування. Інформаційний потік у запропонованій нами схемі діє у двох напрямках – прямому та зворотному. Інформаційні ресурси група вантажних авіакомпаній отримує від заводів-розробників та виробників ПС, двигунів та інших систем, це в основному документи із забезпечення технічного супроводу ПС, двигунів та інших систем. У свою чергу, в зворотному напрямі – від авіакомпаній до заводів-розробників та виробників ПС, двигунів та інших систем – надходять зауваження, доповнення та уточнення щодо технічного стану ПС, двигунів та інших систем. У свою чергу, авіакомпанії мають активно співробітничати з системою центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування щодо обміну інформацією з технічного стану ПС, їх місцезнаходження та необхідності використання конкретного центру технічної підтримки чи мобільної станції технічного обслуговування у певний період часу.

Системи центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування також мають активно взаємодіяти між собою через обмін інформацією щодо технічного стану та місця перебування кожного ПС групи вантажних авіакомпаній чартерного типу та доцільності використання мобільних станцій технічного обслуговування чи інших способів технічного обслуговування ПС у відриві від основного місця базування у кожному конкретному випадку. Доповнення мобільними станціями технічного обслуговування системи центрів технічної підтримки вантажних авіакомпаній чартерного типу має стосуватися зокрема, надходження окремих запасних частин з центрів технічної підтримки до мобільної станції технічного обслуговування у разі гострої необхідності, зворотній потік, на нашу думку, також допустимий, але у виключних випадках. На нашу думку, можливий також обмін запасними частинами у межах системи центрів технічної підтримки, окрім цього, доцільно розглядати можливість роботи технічного персоналу у них вахтовим методом із можливістю тимчасового працевлаштування в іншому центрі технічної підтримки на певний період часу. Існує та має надалі успішно розвиватися обмін інформацією між заводами-розробниками ПС, двигунів та їх систем. Це, як правило, інформація щодо питань, які виникають в процесі експлуатації ПС, двигунів та їх систем, із внесенням заводами-розробниками відповідних скоординованих доопрацювань до системи їх технічного обслуговування. Присутній інформаційний потік при організації взаємовідносин між заводами-виробниками ПС, двигунів та їх систем, що також спричинений уточненням певних параметрів експлуатації конкретних ПС, двигунів та їх систем у робочих умовах.

Висновки та перспективи проведення подальших досліджень.

Враховуючи ті дослідження, які були нами проведенні щодо визначення основних аспектів взаємодії систем центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування групи вантажних авіакомпаній чартерного типу при спільному створенні цих об'єктів технічної інфраструктури розроблено дієву схему взаємодії групи вантажних авіакомпаній чартерного типу, інших учасниць процесу технічного обслуговування ПС та систем центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування. Напрямами подальших досліджень, на нашу думку, можуть стати розробка інструментів взаємодії систем центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування групи вантажних авіакомпаній чартерного типу.

ЛІТЕРАТУРА

1. Литвиненко С. Л. Організаційно-економічний механізм технічного забезпечення діяльності вантажної авіакомпанії чартерного типу [Текст] // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. пр.: вип. 16. – К.: НАУ, 2007. – С. 132-140.
2. Литвиненко С. Л. Центри технічної підтримки та станції технічного обслуговування, як складова частина системи ресурсного забезпечення авіакомпанії [Текст] // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 9. – К.: КУЕТТ, 2007. – С. 161-166.
3. Формування базових принципів цільового управління діяльністю систем центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування групи вантажних авіакомпаній чартерного типу [Текст] // Наука і молодь. Гуманітарна серія: зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2009 – Вип. 9 – С. 3-6.
4. Салімов Р. М. Управління процесами технічного обслуговування авіаційної техніки на основі сучасних інформаційних технологій [Текст]: автореф. дис. ...к. т. н.: 05.22.20 / Р. М. Салімов. – К.: КМУЦА, 2000. – 24 с.
5. Тамаргазін О. А. Системи технічного обслуговування пасажирських літаків / О. А. Тамаргазін. – К.: КМУЦА, 2000. – 268 с.
6. Тамаргазін О. А. Розробка методів оцінки ефективності і вдосконалення керування системою технічного обслуговування пасажирських літаків [Текст]: автореф. дис. ...д. т. н.: 05.22.20 „Експлуатація та ремонт засобів транспорту” / О. А. Тамаргазін. – К.: КМУЦА, 2001. – 30 с.
7. Ezard K. Joining forces [Текст] / K. Ezard // Airline business. - October 2007. – P. 58-60.
8. Fafard A. Jet engine market statistics [Текст] / A. Fafard, L. Moore // Airline business. - April 2007. – P. 57.
9. Karlsson T. Mind the gap [Текст]/ T. Karlsson // Airline business. – October 2007. – P. 62-65.
10. Sobie B. Outer limits [Текст]/ B. Sobie // Airline business. – October 2007. – P.46-53.
11. Turner A. Sum of the parts [Текст] // Flight international. – 25 September – 1 October 2007. – P. 38-40.