

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ СТРУКТУР ОБ'ЄКТІВ ТЕХНІЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ КОМПАНІЙ З НАДАННЯ ПОСЛУГ ТЕХНІЧНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ

У статті визначено особливості формування організаційних структур об'єктів технічної інфраструктури компаній з надання послуг технічного менеджменту. Ключові слова: організаційна структура, менеджмент, структура.

В статье определены особенности формирования организационных структур объектов технической инфраструктуры компаний по предоставлению услуг технического менеджмента. Ключевые слова: организационная структура, менеджмент, структура.

In the article the peculiarities of formation of organizational structures of technical infrastructure objects of companies carrying out technical management services were outlined. Key words: organization structure, menedgment, structure.

Постановка проблеми. При здійсненні перевезень переважною більшістю вітчизняних авіакомпаній у відриві від основного місця базування виникає проблема організації технічного забезпечення їх повітряних суден, а за умови прийняття рішення щодо організації власної структури об'єктів технічної інфраструктури необхідно визначити організаційну побудову цих об'єктів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами організації технічного обслуговування повітряних суден займалися такі видатні науковці, як В. Коба, Ю. Кулаєв, В. Кулик, Р. Салімов, О. Тамаргазін та ряд інших. Наукові роботи Р. Салімов [1, 2] присвячено створенню інструментів управління процесами технічного обслуговування авіаційної техніки на основі сучасних інформаційних технологій, в той же час О. Тамаргазін, серед іншого, обґрунтував принципи побудови математичної моделі керування системою технічного обслуговування пасажирських ПС [3, 4].

Невирішеною раніше частиною загальної проблеми. Не зважаючи на серйозну актуальність проблеми організації технічного забезпечення повітряних суден вітчизняних авіакомпаній у відриві від основного місця базування відсутні теоретичні обґрунтування щодо формування організаційних структур об'єктів технічної інфраструктури.

Мета статті – визначення особливостей формування організаційних структур об'єктів технічної інфраструктури компаній з надання послуг технічного менеджменту та можливості використання такого досвіду вітчизняними авіаперевізниками та авіаперевізниками з країн співдружності незалежних держав.

Виклад основного матеріалу. Центр технічної підтримки компанії з надання послуг технічного менеджменту повинен мати відповідне обладнання для огляду, технічного обслуговування і ремонту ПС та його систем, бути укомплектованим сертифікованим інженерно-технічним персоналом за відповідними типами ПС, а також володіти можливістю

мобільного переміщення спеціалістів в межах регіону, координацією даного технічного центру з найбільшими аеропортами світу, можливістю розсилки з його території запчастин до ПС в основні регіональні аеропорти світу [5-11].

Склад обладнання та інших компонентів, які мають бути наявними у даному центрі, визначається відповідними керівництвами з його створення та експлуатації і залежить, зокрема, від його пропускної спроможності за кількістю ПС, їх типами та складністю робіт, що проводяться чи мають проводитися у ньому. Загальна структура центру технічної підтримки слабо відрізняється у різних типах компаній з надання послуг технічного менеджменту (рис. 1) та включає в себе в обов'язковому порядку директорат центру і технічну службу, а також інформаційну, фінансово-аналітичну та комерційну служби за необхідності. Керівні органи центру технічної підтримки компаній з надання послуг технічного менеджменту повинні мати у своєму складі виконавчий, технічний, комерційний директорат, директорат з фінансово-аналітичного та інформаційного забезпечення, які виробляють базові принципи функціонування та взаємодії структурних елементів даного центру, забезпечення його у достатній кількості фінансовими, людськими, технічними, технологічними, інформаційними та іншими видами ресурсів.

Технічна служба центру технічної підтримки має складатися з цеху технічного обслуговування та допоміжних груп технічної служби. Цех технічної підтримки включає в себе такі підрозділи, як: дільниці попереднього монтажу, ремонту ПС, двигунів, обладнання, склад для зберігання запасних частин та елементів, групу лабораторій, а також інженерний корпус. В свою чергу, основними складовими елементами інженерного корпусу є стоянки ПС та кімнати керівництва даного підрозділу центру технічної підтримки. Група лабораторій центру складається з лабораторій авіаційного, радіолокаційного, радіозв'язкового та пілотажно-навігаційного обладнання, які взаємодіючи, забезпечують можливість проведення якісного контролю технічного стану ПС.

Допоміжними групами в складі технічної служби є групи забезпечення чистоти, технічного контролю, підготовки виробництва, технологодиспетчерського забезпечення, окрім цього можлива наявність інших груп, які створюються за необхідності, що визначається керівництвом компанії. Наявність цих допоміжних підрозділів зовсім не обов'язкова, та, як правило, вони присутні у формі структурних підрозділів в межах великих баз технічного обслуговування, тоді як в невеликих об'єктах технічної інфраструктури ці групи є складовими інших підрозділів технічної служби центру технічної підтримки. Інформаційна служба для центру технічної підтримки є поза всяким сумнівом бажаним, проте не обов'язковим елементом в його структурі. До структури інформаційної служби незалежної компанії з надання послуг технічного менеджменту входять група інформаційного забезпечення та допоміжні підрозділи.

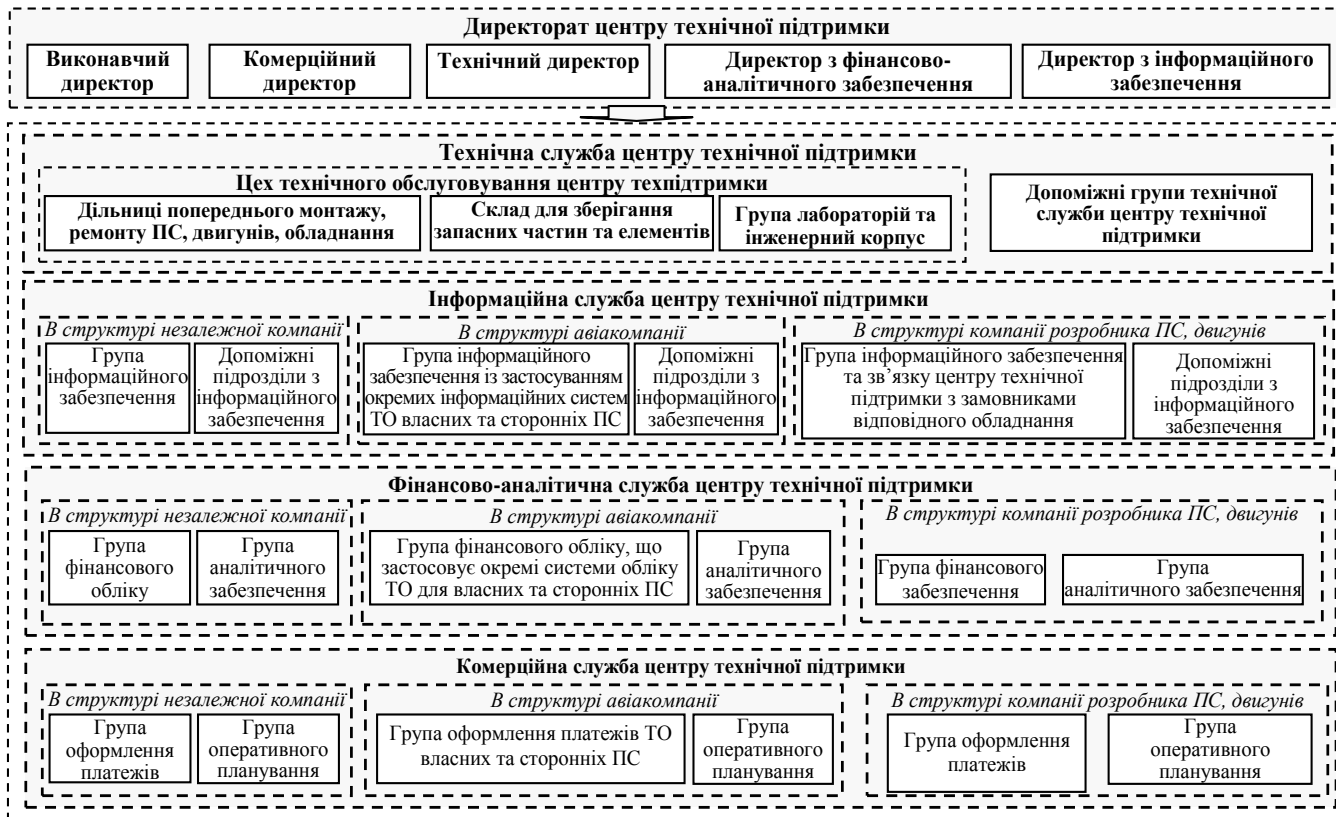


Рис 1 Структура центру технічної підтримки компаній з надання послуг технічного менеджменту

Складовими інформаційної служби центру технічної підтримки компанії з надання послуг технічного менеджменту, що діє в структурі авіакомпанії, має бути група інформаційного забезпечення із застосуванням окремих (різних за своєю суттю) інформаційних систем технічного обслуговування власних та сторонніх ПС та інші допоміжні підрозділи.

У структурі компанії-розробника ПС, двигунів, комплектуючих до інформаційної служби входить група інформаційного забезпечення та зв'язку центру технічної підтримки з користувачами обладнання компанії-розробника, а також допоміжні підрозділи інформаційного забезпечення самого центру технічної підтримки.

Група інформаційного забезпечення центру технічної підтримки має організувати процес інформаційного забезпечення, як всередині цього центру, так і за його межами: при його безпосередній взаємодії та координації дій із зовнішнім середовищем – головною компанією, іншими авіакомпаніями, розробниками та виробниками ПС тощо.

Фінансово-аналітична служба центру технічної підтримки незалежної компанії, а також компанії-розробника ПС, двигунів, комплектуючих з надання послуг технічного менеджменту має складатися з двох обов'язкових елементів – групи фінансового обліку та групи аналітичного забезпечення.

Складовими фінансово-аналітичної служби центру технічної підтримки компанії з надання послуг технічного менеджменту, що діє в структурі авіакомпанії, мають бути група фінансового обліку із застосуванням окремих (різних за своєю суттю) систем фінансового обліку технічного обслуговування власних і сторонніх ПС та група аналітичного забезпечення центру технічної підтримки.

Серед основних завдань групи фінансового обліку необхідно відзначити управління, облік та контроль за фінансовими потоками, комерційною та господарською діяльністю центру технічної підтримки.

У той же час, група аналітичного забезпечення організовує маркетингову діяльність та аналізує показники діяльності цього центру, зокрема, прибуток, рентабельність, плату за рахунками, своєчасність здійснення фінансово-розрахункових операцій, займається виробленням основних рішень щодо напрямів поточного управління авіакомпанією та організації взаємодії аналітичного модулю інтегрованої інформаційної системи компанії з іншими складовими даної системи.

Комерційна служба центру технічної підтримки незалежної компанії з надання послуг технічного менеджменту, а також компанії-розробника ПС та комплектуючих, має складатися з групи оформлення платежів та групи оперативного планування.

Складовими комерційної служби центру технічної підтримки компанії з надання послуг технічного менеджменту, що діє в структурі авіакомпанії, мають бути група оформлення платежів для сторонніх і платежів

(взаєморозрахунків) для ПС головної компанії, а також група оперативного планування центру технічної підтримки.

Комерційна служба центру технічної підтримки будь-якого типу компаній з надання послуг технічного менеджменту має займатися прийомом замовлень та оперативним плануванням виконання технічного обслуговування ПС через відповідні канали, розрахунком ціни та оформленням платежів за проведені роботи та здійснені послуги для різних типів господарюючих суб'єктів, видачею рахунків та котирувань тощо.

Специфічна побудова бізнесу у вантажних авіакомпаній-учасниць ринку надважких та нестандартних перевезень вимагає удосконалення існуючої системи технічного обслуговування, передусім, для основного типу ПС, які вони успішно експлуатують – Ан-124-100, через розвиток власної системи центрів технічної підтримки. Поза всяким сумнівом питанням покращення технічного забезпечення ПС типу Ан-124-100 авіакомпаній-експлуатанти та завод-розробник та заводи-виробники даного типу ПС займаються достатньо давно та наполегливо. Так авіакомпанією „Волга-Днепр” ще 1996 року в аеропорту Шарджа (ОАЕ) було створено станцію технічного обслуговування – Volga Dnepr Gulf Ltd., що згодом перетворилася на повноцінний центр технічної підтримки. Цей центр володіє всіма засобами для здійснення належного рівня технічного забезпечення та проведення оперативного періодичного технічного обслуговування для ПС типів Ан-124, Ан-12, Ан-32, Ан-26, Іл-76 и Ту-154, а також допомоги в технічній організації ремонту інших вітчизняних та зарубіжних типів ПС. Окрім суто технічних функцій даний центр займається організацією менеджменту та виконує роль представництва авіакомпанії „Волга-Днепр” на Близькому Сході. На сьогодні він має в своєму розпорядженні до 15 чоловік інженерно-технічного персоналу, чого явно недостатньо для виконання технічного обслуговування більше, ніж одного ПС типу Ан-124-100 одночасно.

Наступним кроком у створенні мережі центрів технічної підтримки з боку авіакомпанії „Волга-Днепр” була організація 1998 року станції технічного обслуговування для ПС типу Ан-124-100 у Шенноні (Ірландія), що згодом також була реорганізована у центр технічної підтримки для ПС типу Ан-124-100. Центр технічної підтримки у Ірландії є зручним ще й тим, що він знаходиться у одному з найбільших транзитних аеропортів світу та з його території надзвичайно зручно організувати постачання комплектуючих в будь-яку точку земної кулі.

Головним завданням проекту SALIS, що спільно реалізували авіакомпанії „Волга-Днепр” та „Авіалінії Антонова” 2006 року, було створення спільного підприємства „Ruslan SALIS GmbH” для організації перевезень вантажів за контрактами з НАТО на період до 2012 року. З цією метою було створено в аеропорту Лейпціг-Халле (Німеччина) центр забезпечення польотів за контрактами НАТО, на базі якого було створено центр технічної підтримки для ПС типу Ан-124-100.

Висновки та перспективи проведення подальших досліджень.

Загалом, перспективи створення системи центрів технічної підтримки та мобільних станцій технічного обслуговування групи вантажних авіакомпаній чартерного типу дуже великі та потребують координації зусиль, як з боку авіакомпаній-учасниць ринку надважких та нестандартних перевезень, так і з боку заводу-розробника ПС типу Ан-124-100, двигунів Д-18-Т та заводів-виробників даного типу ПС, двигунів до нього та інших систем.

ЛІТЕРАТУРА

1. Салімов Р. М. Управління процесами технічного обслуговування авіаційної техніки на основі сучасних інформаційних технологій [Текст.]: автореферат дис. ...к. т. н.: 05.22.20 / Р. М. Салімов. – К., 2000. – 24 с.
2. Салімов Р. М. Концепція побудови інформаційної системи керування технічною експлуатацією авіаційної техніки [Текст.] / Р. М. Салімов, І. І. Масюк, О. С. Зиков. // Вісник КМУЦА. – К.: КМУЦА, 1999. – №2. – С. 197-202.
3. Тамаргазін О. А. Системи технічного обслуговування пасажирських літаків [Текст.] / О. А. Тамаргазін. – К.: КМУЦА, 2000. – 268 с.
4. Тамаргазін О. А. Розробка методів оцінки ефективності і вдосконалення керування системою технічного обслуговування пасажирських літаків [Текст.]: автореферат дис. ...д. т. н.: 05.22.20 / О. А. Тамаргазін. – К., 2001. – 30 с.
5. Air France Industries: Continuous improvement in aircraft maintenance programmes [Електр.]. – 4 р. – Режим доступу до док.: <http://airfranceindustries.airfrance.com/services/ingenierie.pdf>
6. Airbus: Safety initiatives in Customer Services An overview of Airbus safety initiatives [Електр.]. – 3 р. – Режим доступу до док.: http://www.airbus.com/store/mm_repository/pdf/tt00006419/media_object_file_FAST37_p02_p06.pdf
7. Airbus: Maintenance cost and reliability control. Services to better serve airlines worldwide [Електр.]. – 5 р. – Режим доступу до док.: http://www.airbus.com/store/mm_repository/pdf/att0010361/media_object_file_fast_39_p27_34_maint_cost_pdf.pdf
8. Austrian Technik: Technical Training [Електр.]. – 14 р. – Режим доступу до док.: <http://www.austriantechnik.at/NR/rdonlyres/ECA8CB90-A05E-46D8-85317D91B601BEE5/0/Technical Training.pdf>
9. Austrian Technik Marketing: The ideal partner for your maintenance activities [Електр.]. – 13 р. – Режим доступу до док.: http://www.austriantechnik.at/NR/rdonlyres/8B06FD2F-34AB462E90C8229AF28CC E6/0806_Austrian_Technik_English_customer_presentation.pdf
10. General Electric Aviation: Maintenance [Електр.]. – 4 р. – Режим доступу до док.: http://www.geaviation.com/services/maintenance/ows/pdf/ows_data_sheet.pdf
11. KLM Engineering & Maintenance: Organisational Structure [Електр.]. – 6 р. – Режим доступу до док.: <http://www.klm.com/engineeringmaintenance/site/organisationalstructure.pdf>