РАЗДЕЛ X. МЕНЕДЖМЕНТ

Брадиш М.С.

Совершенствование управления снабжением авиагрузовых компаний

Государственный университет управления
(Россия, Москва)

doi:10.18411/spc-22-01-2018-24

idsp: 000001:spc-22-01-2018-24

Аннотация

Обоснована необходимость изменения системы управления снабжением в условиях увеличения спроса на авиаперевозки. Предложена структура системы управления поставками авиационных запасных частей. Предложен метод снабжения, основанный на коллективном использовании запасных частей и хранении на общем складе.

Ключевые слова: управление, логистика, снабжение, авиаперевозки, авиакомпания, запасные части.

Авиационный транспорт занимает особое место в международной, трансконтинентальной и национальной логистике, поскольку перемещает грузы и пассажиров на большие расстояния за минимальное время. Авиационная отрасль находится в тесной взаимосвязи с уровнем развития, динамикой и состоянием экономики.

Сильнее всего макроэкономическая ситуация сказывается на грузовых авиаперевозках, поскольку основной спрос на них создают производство и торговля, заинтересованные в грузовом обращении. Объемы грузопотоков напрямую зависят от объемов мировой торговли. К 2020 г. рост грузооборота ожидается в пределах 8 % [1].

Для обеспечения высокого уровня конкурентоспособности по мере роста интенсивности грузопотока на мировом рынке российские авиакомпании стремятся выполнять требование увеличения уровня частоты рейсов, что предполагает рост эксплуатации самолетов.

Вследствие этого материально-техническое снабжение, основной задачей которого является бесперебойное обеспечение парка воздушных судов запасными частями, и совершенствование управления снабжением авиационных предприятий заслуживают особого внимания.

В СССР создавались прорывные машины, опережавшие Запад. Таковыми в грузовой авиации были и до сих пор остаются Антей и Руслан. Но поскольку самолеты иностранного производства обладают более высокой топливной эффективностью, соответствием предъявляемым требованиям ИКАО, возможностью осуществления полетов в более сложных метеоусловиях, высоким уровнем безопасности и регулярности полетов, на сегодняшний день центр снабжения сместился в сторону иностранных воздушных судов. По количеству поставляемых в Россию магистральных самолетов перевес перешел к наиболее конкурентоспособным на мировом рынке самолетам типа А-330, Boeing747-400, Boeing747-8F.

Управление плановыми закупками авиационных запасных частей осуществляется на основе предоставляемых плановых отчетов, формируемых инженерами исходя из технического регламента обслуживания воздушных судов и их ожидаемой динамикой списания.

В случае повышенной эксплуатации самолетов возрастает вероятность наступления незапланированных поломок (ситуация AOG) и невозможности вылета из-за технических неисправностей, что требует срочной доставки требуемых элементов.

Одним из последних решений, позволяющим предвидеть неполадки, является внедрение систем предиктивного обслуживания. Провайдер услуг по техобслуживанию AirFranceIndustries KLM Engineering&Maintenance (AFI KLM E&M) в 2017 г. представил систему Prognos, которая аккумулирует и обрабатывает в реальном времени технические данные, передаваемые системами воздушного судна и силовыми установками. Российские региональные самолеты SukhoiSuperjet 100 (SSJ 100) планировали установить систему постоянного мониторинга технического состояния самолетов в режиме реального времени с передачей данных по ACARS (адресно-отчетная система авиационной связи)[4]. Однако данные решения находятся в начальной стадии реализации.

Действующая система снабжения запасными частями осуществляется через базовые склады в иностранных аэропортах немецкой авиакомпанией Lufthansa. Амстердам в лице компании AAR также является штабом для бизнеса в России и странах СНГ. Именно здесь содержатся запчасти, обслуживаемые по состоянию на замену, а также расходные материалы для срочных поставок, в том числе в ситуациях AOG. Географическое положение России позволяет ей пользоваться складами запасных частей и услугами сервис-центров, которые находятся в Европе.

Однако при осуществлении международных перевозок авиакомпании сталкиваются с запретами некоторых стран по созданию собственных складов на их территории.

Вышеуказанную проблему можно решить путем организации партнерских соглашений (пулов) между авиакомпаниями, при которых запасные части будут поступать в общий фонд в целях совместного пользования по согласованным правилам [3]. Соглашения о пуле предполагает взаимную для авиакомпаний-участников. Создание совместного склада предоставит партнерам возможность снизить затраты[2, с. 97].

В качестве начальной информации в системе используются финансовый план работы авиакомпании и план работ по техническому обслуживанию, заказы на работы от сторонних авиакомпаний, эксплуатационная документация, а также используется методология оценки качества объектов, товаров и услуг в целях конкуренции и решаются основные задачи моделирования логистических цепей.

Система снабжения включает в себя процесс формирования разовых заявок, закупку запасных частей, экспедирование, выполнение полетов и техническое обслуживание воздушных судов, а также потребление материальных ценностей в процессе выполнения работы авиакомпании. Управление снабжением предполагает установление равномерного распределения денежных средств между авиакомпаниями-партнерами на пополнение запаса расходными материалами.

На выходе системы обеспечивается выполнение работ по техническому обслуживанию воздушных судов (рис. 1).

Рис. 1. Система управления поставками авиационных запасных частей

Совершенствование управления снабжением авиагрузовых компаний путем использования системы коллективного использования запасных частей позволит обеспечивать незамедлительное получение необходимых изделий без потери времени на их доставку и производить ввод воздушных судов в строй на момент поступления информации о возникшей неисправности. Перечисленные мероприятия позволят максимально снизить возможные простои воздушных судов из-за ожидания запасных частей.

1. Анализ рынка авиагрузовых перевозок за 2017 г. // [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.iata.org/>
2. Бажов Л.Б. Коммерческая деятельность на воздушном транспорте: Учебное пособие. Ульяновск: УВАУ ГА, 2006. – 119 с.
3. Пул запчастей для самолетов зарубежного производства в России: рост неизбежен.// [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.ato.ru/>
4. Airbus спрогнозировал сведение к минимуму ситуаций АОГ к 2025 году. // [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.ato.ru/>

Милтон Н.А., Ломовцев В.П., Рагозина М.А.

Анализ производственных ресурсов ООО «Авиакомпания «СКОЛ»

*Сибирский государственный университет науки и технологий
имени академика М.Ф.Решетнева
(Россия, Красноярск)*

doi:10.18411/spc-22-01-2018-25

ids: 000001:spc-22-01-2018-25

ООО «Авиакомпания «СКОЛ» имеет в пользовании следующие воздушные суда:

1. МИ-26Т (количество в парке 10 единиц). Тяжелый многоцелевой транспортный вертолет, являющийся самым большим в мире. Обладатель множества мировых наград и рекордов. Способен поднимать до 20-ти тонн груза как внутри фюзеляжа, так и на внешней подвеске. Используется при реализации различных задач, от простых грузоперевозок до тушения пожаров и монтажных работ.

2. ЯК -40 (количество в парке 2 единицы). Пассажирский самолет, предназначенный для региональных перевозок. В «СКОЛ» ЯК-40 имеет модернизированный комфортабельный салон и предназначен для перевозок класса Premium, пассажироместимость составляет 9 человек.

3. Ми-8 (количество в парке 12 единицы), Ми-171 (количество в парке 5 единиц). Один из самых массовых вертолетов в мире. Универсальность и высокие летно-технические характеристики Ми-8 позволяют решать самый широкий спектр задач. Данное воздушное судно имеет различные модификации в зависимости от поставленных задач. В «СКОЛ» Ми-8 представлен модификацией Ми-171.

4. GESSNA 208BGRANDCARAVAN(количество в парке 3 единицы). Американский легкий одномоторный турбовинтовой самолет, использующийся на авиалиниях малой протяженности. Рассчитан на перевозку 9 пассажиров (или 1500кг. Груза) на расстояние до 2000 км. Годы использования показали, что данный самолет стоит позиционировать как один из самых надежных и экономичных в мире.

5. AIRBUSHELICOPTERSH125 (AS350B3) (количество в парке 2 единицы), французский многоцелевой вертолет. Успешно применяется при выполнении работ в труднодоступных районах, и в условиях высокогорья. H125 принадлежит мировой рекорд взлета и посадки на самую высокую точку планеты – вершины Эвереста (высота 8850м). Экономичный, безопасный и комфортабельный вертолет для пассажирских перевозок, способный выполнять самый широкий спектр авиационных работ.