

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОДХОД К ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ РЕСУРСАМИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В АЭРОПОРТАХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

М.М. Эккельман, магистрант

Научный руководитель: Е.В. Конилова, канд. техн. наук, доцент

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации
(Россия, г. Санкт-Петербург)

DOI:10.24412/2500-1000-2023-6-4-178-181

Аннотация. В данной статье представлена информация об основных тенденциях развития рынка наземного обслуживания в России и странах с развитой рыночной экономикой, контрастах нормативно-правового регулирования. Приведен обзор состояния рынка ИТ-решений. Представлены подходы к стратегическому планированию этой деятельности, раскрыты другие актуальные вопросы.

Ключевые слова: профессиональная деятельность, наземное обслуживание в аэропортах, аэропортовая деятельность, управление ресурсами.

Своевременно предоставленные услуги по наземному обслуживанию (НО) воздушных судов различных авиакомпаний и рейсов можно осуществлять благодаря повышению квалификации рабочего персонала, модернизации средств механизации и автоматизации, а также грамотному, рациональному распределению и использованию ресурсов предприятия. Для снижения временных показателей при отклонениях от технологического графика, а также ликвидация причин отклонений в обслуживании воздушных судов от плана полетов необходимо разработать и внедрить инновационные решения организации управления ресурсами наземного обслуживания [1].

Одной из ключевых составляющих системы коммерческой гражданской авиации является процесс наземного обслуживания воздушных судов. Её функционирование и совершенствование невозможно без организации стратегического и оперативного планирования, организации, управления и учёта ресурсов каждого структурного подразделения аэропорта в отдельности.

Инновация – это первое практическое применение нового научно-технического (технологического), организационно-экономического, производственного или иного решения. Иначе говоря, это конечный результат творческой деятельности, получивший воплощение в виде новой или

усовершенствованной продукции либо технологии, практически применимых и способных удовлетворить определенные потребности.

Инновационный процесс представляет собой процесс создания и распространения нововведений (новаций).

В связи с тем, что инновационный процесс – это сложный процесс разработки и внедрения разработки и внедрения различных новшеств, то требуется разработка и финансирование инновационных проектов имеющий длительный и дорогостоящий характер, а значит необходимо обеспечить стратегическое планирование.

Наземное обслуживание (НО) – это ключевой аспект функционирования производственно-хозяйственного механизма аэропортового предприятия, представляющий из себя предоставление услуг по коммерческому обеспечению воздушных перевозок, обеспечения безопасности полётов согласно действующим федеральным авиационным правилам, а также прочим международным стандартам и осуществления деятельности по подготовке к выполнению и обеспечению полётов ВС.

Если рассматривать НО как процесс в рамках осуществления производственно-хозяйственной деятельности главного оператора аэропорта (ГОА), то речь пойдёт об оперативном управлении аэропортовой деятельностью.

Оперативное управление аэропортовой деятельностью осуществляется на основе стратегий предприятия и предполагает разработку оперативных (тактических) целей и планов действий, которые должны строго исполняться и постоянно контролироваться.

В большинстве стран, где гражданская авиация, и аэропортовая деятельность в частности, не сталкивалась с затяжными экономическими кризисами, а также внешнеполитическими кризисами, предоставление аэропортовых услуг находится на значительно более высоком уровне как в отношении качества предоставляемых услуг, так и в области контроля за безопасностью полётов. Именно это отличает отечественные аэропорты от зарубежных.

Наземное обслуживание - это не только комплекс технологических процессов, но и значительная доля прибыли от авиационной деятельности предприятия.

Неверная организация управления ресурсами НО ВС и несовершенство системы управления ресурсами приводят к следующим негативным последствиям:

- снижение регулярности отправок по вине аэропорта;
- снижение общего уровня безопасности полётов;
- потеря доверия к аэропорту в лице клиентов и пользователей услуг аэропорта;
- потеря потенциальных клиентов;
- экономические потери аэропорта.

Грамотная разработка и реализация инвестиционной стратегии носит ключевой характер. Производственная программа и план-прогноз чистой прибыли служат основой для разработки инвестиционной стратегии главного оператора аэропорта (ГОА). Более высокие экономические показатели на объём вкладываемых инвестиций в систему наземного обслуживания, предприятие получает возможность стать более конкурентоспособным на рынке аэропортовых услуг, предоставляя возможность обслуживания большего количества типов и модификаций воздушных судов, является приоритетным фактором для крупных авиаперевозчиков. Аэропорт становится более привлекательным для потенциальных клиентов и пользователей

услуг, а также повышает вероятность прихода новых авиакомпаний.

Отличия принципов организации системы НО в России и некоторых странах СНГ от экономически развитых стран:

- Наземное обслуживание в большинстве случаев производится самим аэропортом (частичный аутсорсинг или, зачастую, совладение бизнесом в части предоставления бортового питания, заправки авиаГСМ в крупных аэропортах).

- В экономически развитых странах большинство услуг по НО предоставляются независимыми специализированными операторами.

Такие различия в принципах организации производственно-хозяйственного механизма главного оператора аэропорта в части предоставления услуг НО – результат развитости антимонопольного законодательства в экономически развитых странах и недостаточный уровень развития механизмов нормативно-правового регулирования конкуренции в России.

Далее, речь пойдёт о влиянии развития антимонопольного законодательства на экономику аэропортовой деятельности, снижение затрат пользователей аэропортовых услуг и динамике развития.

Если проблема принципов организации системы НО, нормативно-правового регулирования не оказывают значительного влияния на сам процесс наземного обслуживания, то проблемы модернизации средств механизации, автоматизации и прочего оборудования – это тот аспект, с которым сталкивается подавляющее большинство аэропортовых предприятий и их клиентов.

В России на рынке поставок оборудования для наземного обслуживания присутствует около 30 компаний, которые представляют более 200 видов оборудования.

При этом проблема обновления парка оборудования для наземного обслуживания ВС, пассажиров и грузов в аэропортах России является наиболее острой.

Причины, которые не позволяют обновлять парк оборудования необходимыми темпами:

- отсутствие достаточных собственных оборотных средств аэропортов при недо-

статочном развитии системы лизинга;

- мировые санкционные ограничения на поставку и техническое обслуживание техники и оборудования;

- отсутствие чёткого понимания руководства аэропортов вопросов корреляции эффективного наземного обслуживания с коммерческими и технологическими выгодами.

Для грамотной оценки производственной эффективности действующих систем, а также необходимости их совершенствования, были приняты во внимание не только сами системы аэропорта, но и системы конкурентов, чтобы выстроить заключение о пригодности используемых систем в настоящем и будущем периодах предприятия.

Возможные способы улучшения динамики совершенствования парка средств наземного обслуживания:

- Реализация государственной программы совершенствования основных технических средств механизации и автоматизации аэропортовой деятельности с построением выгодных для предприятий схем лизинга оборудования, развитие системы государственного субсидирования лизинговых ставок при приобретении аэропортовой техники отечественного и зарубежного (при отсутствии отечественных аналогов и невозможности локализации производства в России) производства.

- Возможность снижения таможенных и налоговых затрат на приобретение и поставку импортного оборудования (при отсутствии отечественных аналогов).

- Государственное субсидирование производства отечественных аналогов, возможность организации производства на территории РФ.

- Разработка методического обеспечения и внедрение программ системного обучения развитию и управлению наземным обслуживанием (об этом говорят даже руководители структурных подразделений НО столичных аэропортов) [2].

Существуют различные способы совершенствования системы наземного обслуживания. К счастью, для многих убыточных региональных аэропортов, им предоставляется субсидирование за счёт

бюджета органов регионального и местного самоуправления, поскольку это напрямую отвечает интересам развития авиационно-транспортной системы в Российской Федерации и требованиям Министерства транспорта России по созданию федеральных казенных предприятий на базе подобных аэропортов.

На российских рынках программного обеспечения для наземного обслуживания представлено более 10 профессиональных компаний, которые предлагают более 70 информационно-технических решений.

Именно определенная последовательность действий по организации наземного обслуживания, равно как и в регулярном менеджменте, приводит к значительному повышению технологической, а, следовательно, и затратной эффективности.

Что касается информационных технологий, в каждом предприятии необходимо разрабатывать собственную информационно-техническую стратегию.

Стратегической целью внедрения и развития информационных технологий главных операторов аэропортов, как и авиакомпаний, является создание ИТ-инфраструктуры. Функциональная стратегия развития ИТ должна быть направлена на внедрение и развитие цифровых информационных систем аэропорта.

Как показывает практика, для небольшого аэропорта грамотно разработанная и эффективно применяющаяся ИТ-стратегия может экономить до 20% от совокупной стоимости владения всей информационно-технической инфраструктурой, а это для среднего отечественного регионального аэропорта может составлять до нескольких миллионов рублей экономии на постоянных и переменных издержках в год. Значительную долю затрат предприятия занимают именно расходы на содержание информационно-технических решений по управлению системой НО [3].

Необходимо понимать, что любые совершенствования должны быть предусмотрены выбранной генеральной стратегией, а после проведения модернизации производства необходимо также провести оценку реализации генеральной стратегии. Оценка адекватности реализуемых гене-

ральных стратегий в рамках конкретного авиапредприятия осуществляется по критерию эффективности управления (среднедневной и/или среднегодовой рентабельности продаж). Данный критерий представляет собой отношение эксплуата-

ционной прибыли (прибыли от продаж) к эксплуатационным доходам (выручке) в процентах. Данная оценка поможет оценить эффективность принятых нововведений и скорректировать курс развития предприятия.

Библиографический список

1. Чернухо И.И., Гаршин С.А., Бородин С.В., Федорова Е.В. Перспективные направления развития средств наземного обслуживания общего применения авиации в системе аэродромно-технического обеспечения на аэродромах оперативного базирования // Воздушно-космические силы. Теория и практика. – 2021. – №17.
2. Пути повышения эффективности наземного обслуживания в аэропортах России // AviaEXplorer. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.aex.ru/docs/3/2010/9/21/1160/> (дата обращения: 09/05/2023).
3. Ситников, Д.С. Совершенствование процессов наземного обслуживания пассажиров на рейсах авиакомпании «Россия» // Молодой ученый. – 2020. – № 41 (331). – С. 29-31.

AN INNOVATIVE APPROACH TO ORGANIZING THE MANAGEMENT OF AIRCRAFT GROUND HANDLING RESOURCES AT CIVIL AVIATION AIRPORTS

M.M. Ekkelman, *Graduate Student*

Supervisor: *E.V. Konikova, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor*

St. Petersburg State University of Civil Aviation

(Russia, St. Petersburg)

Abstract. *This article provides information on the main trends in the development of the ground handling market in Russia and countries with developed market economies, contrasts in legal regulation. An overview of the state of the IT solutions market is given. Approaches to the strategic planning of this activity are presented, other topical issues are disclosed.*

Keywords: *professional activity, ground handling at airports, airport activities, resource management.*