

ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА И АЭРОПОРТОВЫХ СТРУКТУР ПРИ НАЗЕМНОЙ ПОДГОТОВКЕ РЕЙСА

Кропивенцева С. А.

ФГБОУ ВПО «Самарский государственный аэрокосмический университет
им. академика С. П. Королева (национальный исследовательский университет)»,
г. Самара, Самарская область, Россия

Объектом исследования является процесс наземного обслуживания воздушных перевозок, который выполняется в течение заданного времени. В комплекс предполетной подготовки воздушного судна первого класса включено в среднем 30—32 операции. На выполнение каждой операции по наземному обслуживанию отведено вполне определенное время, ряд операций выполняется в строго заданной очередности, некоторые из них являются определяющими для события «Выпуск воздушного судна».

Реорганизационные процессы, затронувшие аэропорт, породили новые хозяйственные объединения, и теперь в технологическом процессе, коим является процесс предполетной подготовки ВС, участвуют не только подразделения аэропорта, но и независимые обслуживающие компании. Таким образом, задача оптимизации процесса наземной подготовки еще больше усложнилась.

Целью работы является построить модель экономического взаимодействия авиаперевозчика и аэропорта вместе с обслуживающими компаниями, силами которых и выполняется наземное обслуживание воздушных перевозок.

В работе рассмотрены виды работ, выполняемые при наземном обслуживании авиационных перевозок; приведены организационные схемы взаимодействия авиаперевозчика и аэропортовых структур, показан пример технологического графика обслуживания самолета А—319 в транзитном аэропорту, определено качество выполнения операции. Приводится механизм согласованного взаимодействия авиаперевозчика, аэропорта и обслуживающих компаний.

На основе целевых функций авиаперевозчика, желающего минимизировать собственные затраты на наземную подготовку и целевой функции обслуживающей компании, построена суммарная целевая функция, описывающая взаимодействие авиаперевозчика, аэропорта и обслуживающих компаний. Указанная модель позволяет определять размер выплат обслуживающих компаний аэропорту в случае некачественного обслуживания. Кроме того, в конкурентных условиях актуальным является определение оптимального количества участников процесса наземного обслуживания, предоставляющих одинаковые услуги.

Работа базируется на результатах диссертационной работы «Модели и методы повышения эффективности экономического взаимодействия авиаперевозчиков и топливозаправочных компаний», защищенной в 2010 году. Результаты работы послужат основой для оптимизации параметров экономического взаимодействия участников процесса наземной подготовки авиационных перевозок.