

УДК 629.7.08

## СОЗДАНИЕ АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОГО ЦЕНТРА КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАКОМПАНИИ

Гладченко Е. А., Немчинов О. А.

Самарский национальный исследовательский университет  
имени академика С.П. Королёва, г. Самара

Особенностью современной структуры парка коммерческих воздушных судов авиакомпаний Российской Федерации является переход на иностранную авиатехнику, как следствие обновление парадигмы линейного и базового обслуживания. В зависимости от количества и типов самолётов формируется спрос на агрегаты, комплектующие, материалы, запчасти, а также на различные виды наземных работ. Центры технического обслуживания и ремонта являются организациями нового типа, предназначенными не только для обеспечения безопасности полёта, но и, что немаловажно, рентабельной эксплуатации парка воздушных судов на основе реализации эффективных программ по обслуживанию и ремонту. На территории Российской Федерации все типы периодического обслуживания (в том числе и D-Check) выполняют только Холдинг Инжиниринг в Толмачёво (г. Новосибирск) и Авиационный Технических Центр (АТЦ) «Уральских авиалиний» на своей базе в Кольцово (г. Екатеринбург) [1].

Объектом исследования является АТЦ авиакомпании «Уральские авиалинии». В рамках исследования проанализированы графики проведения и различия между Transit-, Weekly-, А-, С-, D-Check. Для обеспечения регулярности полётов, поддержания исправного состояния парка воздушных судов, а также сокращения времени простоя самолётов на земле авиакомпании необходимо уделять особое внимание организации процесса снабжения комплектующими изделиями авиационной техники [2]. В рамках исследования проведено разделение комплектующих для проведения технического обслуживания на три группы: детали, поставляемые от сторонних провайдеров; комплектующие, поставляемые из пулов; материалы, обеспечиваемые функционированием собственного АТЦ (самостоятельный ремонт изношенных деталей) [3]. Учитывая периодичность обслуживания авиационной техники авиакомпании в соответствии с различными формами составлен график расхода потребных материалов. В соответствии с этим разработан план и график поставок деталей, путем их разбиения по срокам расходования, весогабаритным характеристикам и пунктам доставки (или транзитным пунктам перевалки).

Данные мероприятия позволят авиакомпании обеспечить организацию эффективного материально-технического обеспечения работы АТЦ, равномерно распределить финансовую нагрузку на обеспечение функционирования АТЦ в течение года.

### Библиографический список

1. Цикович, А.А. Анализ состояния и тенденций развития центров технического обслуживания и ремонта воздушных судов [Текст] / А.А. Цикович, Ю.М. Чинюсин, Н.Н. Смирнов, И.А. Файнбург. – Научный вестник МГТУ ГА, 2012. – №178.
2. Жильцов, П.Д. Стратегии обеспечения авиакомпаний съёмными компонентами воздушных судов [Текст] / П.Д. Жильцов, В.С. Кирдюшкин, Н.С. Никитин. – Научный вестник МГТУ ГА, 2012. – №178.
3. Поддубный, И.В. Современное представление о структурах в системах технического обслуживания и ремонта гражданской авиации России [Текст] / И.В. Поддубный. – Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент», 2015. – №3.