

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/14038>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Авиатранспорт

Оглавление

Введение 4

Глава 1 Анализ организации обслуживания рейсов в аэропортах России и за рубежом 6

1.1 Система организации наземного обслуживания в аэропортах России 6

1.2 Система организации наземного обслуживания в экономически развитых странах 15

Глава 2. Анализ наземного обслуживания рейсов авиакомпании АО «НарьянМарский ОАО» 21

2.1 Общая характеристика авиакомпании 21

2.2 Анализ наземного обслуживания рейсов авиакомпании АО «НарьянМарский ОАО» 25

Глава 3. Рекомендации по совершенствованию наземного обслуживания рейсов 29

Заключение 52

Список использованной литературы 54

Приложения 56

авиаотряд» было учреждено в 1993 году, как авиакомпания, осуществляющая услуги авиаперевозок пассажиров и грузов в Ненецком автономном округе. Помимо того, это единственный российский авиаперевозчик занимающийся оказанием своих услуг на территории всего Ненецкого АО, что делает работу авиаотряда попросту незаменимой на площади в 176 тысяч квадратных километров.

Важнейшую роль в транспортной системе округа играет авиационный транспорт. С помощью авиации окружной центр г. Нарьян-Мар связан со всеми населенными пунктами округа и практически со всеми регионами России. Услуги по авиационным перевозкам на местных воздушных линиях и аэропортовому обслуживанию в аэропорту Нарьян-Мар и приписных аэропортах предоставляет АО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд».

Аэропорт Нарьян-Мар расположен в 3 км к востоку от г. Нарьян-Мар, являющегося административным центром Ненецкого автономного округа. Аэропорт Нарьян-Мар, единственным оператором которого является АО «Нарьян-Марский ОАО», обеспечивает сообщение поселков и населенных пунктов Ненецкого автономного округа с населением от 100 до 2000 человек, для большинства из которых авиационный транспорт является единственным видом сообщения, с Архангельском, Москвой, Санкт-Петербургом, крупными городами центральной части России через сеть из 16 аэродромов местных воздушных линий (МВЛ): Нижняя Пеша, Белушье, Вижас, Волоковая, Индига, Каратайка, Коткино, Лабожское, Несь, Ома, Снопа, Усть-Кара, Харута, Хорей-Вер, Чижа, Шойна и вертолетные площадки Волонга, Бугрино (о. Когуев) и Варнек (о. Вайгач), а также базирование самолетов Ан-2 и вертолетов Ми-8 и Ми-8МТВ, обслуживающих потребности предприятий топливно-энергетического комплекса, лесной промышленности и сельского хозяйства, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров и функции по медицинскому обслуживанию населения и обеспечению спасательных работ, вылеты в зоны чрезвычайных ситуаций. Карта полетов по регионам представлена в Приложении 1.

Аэродром Нарьян-Мар является аэродромом совместного базирования (утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации № 1034-р от 10 августа 2007 года). Аэродром аэропорта Нарьян-Мар включен в перечень аэродромов федерального значения, необходимых для осуществления полномочий Российской Федерации (Постановление Правительства Российской Федерации от 20.03.2008 № 340-р). 100% пакета акций находятся в собственности НАО. Схема аэропорта представлена на рис.2

Рисунок 2. Схема расстановки и организация движения ВС и других средств аэродрома аэропорта Нарьян-Мар

На аэродроме имеются одна взлетно-посадочная полоса (ВПП) с искусственным покрытием (бетон) 2560 х 40 метров класса «В», оборудованная системой посадки II и III категории с обоих направлений посадки, и

светосигнальным оборудованием, а также сеть рулежных дорожек (РД), пассажирский и грузовой перрон, места стоянки (МС) воздушных судов (ВС). Аэропорт принимает все типы самолетов местных воздушных линий и ближнемагистральных самолетов (кроме средне- и дальнемагистральных), в т.ч.: Ан-2 Ан-24, Ан-26, Як-40, CRJ-200, ATR-42 (72), Як-42, Ил-18, Ту-134, Ан-148, Боинг-737. На рисунке 3 представлена схема аэродрома.

Рисунок 3. Схема аэродрома аэропорта Нарьян-Мар

Текущий ремонт искусственной взлетно-посадочной полосы (ИВПП) с заменой дефектных плит и выравниванием профиля ИВПП проводился в течение 2004 - 2013 гг. Требуется произвести реконструкцию ИВПП с РД для обеспечения соответствия нормативам, монтаж современных светотехнической и курсоглиссадной систем посадки ВС.

ОАО «Нарьян-Марский ОАО» осуществляет следующие виды деятельности:

- воздушные перевозки и работы спецприменения на самолетах Ан-2 и вертолетном парке (Ми-8, Ми-8МТВ);
- обслуживание ВС, пассажиров, почты и грузов;
- оперативное техническое обслуживание и ремонт ВС;
- аэропортовая деятельность, в т.ч. авиатопливообеспечение;
- агентская деятельность по продаже авиаперевозок.

АО «Нарьян-Марский ОАО» является эксплуатантом ВС Ан-2, Ми-8, Ми-8МТВ и круглогодично выполняет регулярные и чартерные рейсы через 16 аэродромов и 3 вертолетных площадок МВЛ в сельские населенные пункты Ненецкого автономного округа по контракту с администрацией Архангельской области, авиаперевозки по заказам топливно-сырьевой и сельскохозяйственной промышленности, а также социально значимые авиационные работы по круглосуточному дежурству и заявкам санавиации и Управления ГОиЧС, поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов ВС. В настоящее время парк ВС авиапредприятия насчитывает 11 вертолетов Ми-8Т, 2 вертолета Ми-8ТП, 3 вертолета Ми-8МТВ-1 и 8 самолетов Ан-2.

В период весенне-летней распутицы и соответствующих ограничений в полетах самолетов Ан-2 из-за затопления и размокания ВПП, в период ледостава и ледохода на р. Печора рейсовые полеты на МВЛ полностью ложатся на вертолеты Ми-8.

Предприятие собственными силами производит полное техническое обслуживание собственного парка и привлекаемых ВС, оперативное техническое обслуживание (ТОиР) ВС других эксплуатантов, выполняющих как регулярные, так и чартерные рейсы из аэропорта Нарьян-Мар в города Москву, Санкт-Петербург, Архангельск и другие города. Кроме того, предприятие оказывает услуги по общественному питанию всех работников и пассажиров, а также медицинские услуги. Аэропортовый комплекс необходимо незамедлительно модернизировать под сертификационные требования Авиационной Администрации РФ и потребительские ожидания пассажиров и заказчиков авиационных работ.»[25]

2.2 Анализ наземного обслуживания рейсов авиакомпании АО «НарьянМарский ОАО»

«АТБ Нарьян-Марского авиаотряда осуществляет следующие виды технического обслуживания воздушных судов:

По самолетам Ан-2, Ан-2 ТВС-2МС и вертолетам Ми-8т(П), Ми-8МТВ-1 и Ми-8АМТ:

- Оперативное техническое обслуживание планера, двигателей и всех систем
- Периодическое техническое обслуживание планера, двигателей и всех систем
- Замена двигателей и агрегатов
- Сезонное и специальное обслуживание
- Поиск и устранение неисправностей планера, двигателей, систем ВС

По самолетам Ан-24, Ан-26 и самолету Ту-134

- Оперативное техническое обслуживание планера, двигателей и систем

По самолетам ATR-42, CRJ-200 и Б-737

- Наземное обслуживание

Для выполнения этих работ в состав АТБ входит вертолетный цех, самолетный участок, производственно-диспетчерский отдел, лаборатория авиационного и радиоэлектронного обслуживания, отделы технического контроля (ОТК) и технический отдел (ОТ), а также группа подготовки производства.

Имеется два дока-ангара с производственными помещениями для обслуживания вертолетов и самолетов

Ан-2 и Ан-2 ТВС 2МС.

Обработка и анализ полетной информации бортовых регистраторов осуществляется отделом полетной информации инспекции по безопасности полетов.

Выполнение работ по техническому обслуживанию вертолетов Ми-8Т(П) и Ми-8МТВ-1 производится также в месте производственной деятельности в п. Харьягинский, где имеется линейная станция технического обслуживания (ЛСТО)

Нарьян-Марский ОАО сотрудничает с ГосНИИ ГА, АО «356 АРЗ» АО «Уральский завод Гражданской Авиации», ПАО «Казанский вертолетный завод», ЗАО «МАРЗ ДОСААФ», ОАО «СПАРК», АО «МВЗ им.Миля» и т.д.

Для поддержания технического состояния парка вертолетов и самолетов Нарьян-Марского авиаотряда, а также воздушных судов других авиакомпаний на базе аэропорта «Нарьян-Мар» существует авиационно-техническая база (АТБ).

В АТБ предприятия работает свыше 170 высококвалифицированных инженеров, авиатехников, авиамехаников и специалистов по радиоэлектронному оборудованию. Специалисты имеют сертификаты по всем видам работ технического обслуживания, устранения неисправностей и ремонта (Сертификат соответствия организации по техническому обслуживанию авиатехники от 15.05.2006 выдан ФСНСТ). АТБ имеет сертификаты на техническое обслуживание Ан-2, Ан-24 (26), Ту-134, Як-40, Ми-8Т и Ми-8МТВ-1).

В АТБ входит отдел контроля качества, производственно-диспетчерский отдел, цех Ми8 с док-ангаром, цех Ан2 с док-ангаром, технический отдел, лаборатория АиРЭО с экранной комнатой, склад авиатехнических изделий. В случае необходимости специалисты выполняют ремонт и техническое обслуживание на временных аэродромах и в аэропортах, где своего инженерно-технического персонала нет.

АТБ Нарьян-Марского авиаотряда осуществляет следующие виды обслуживания воздушных судов:

- оперативное и периодическое техническое обслуживание вертолетов Ми-8Т, Ми-8МТВ-1, Ан-2;
- устранение отказов и неисправностей;
- замену двигателей и ремонт лопастей;
- метрологическую поверку средств измерения;
- поддержание летной годности радионавигационного, радиолокационного и электрооборудования, топливных систем, аккумуляторов, а также приборов радиосвязи;
- работы по прогнозированию и диагностике авиационной техники;
- обработку и анализ полетной информации и т.д.

Для совершенствования работы техобслуживания и повышения уровня надежности и безопасности полетов в АТБ работают специалисты технического отдела и полетной информации. Они анализируют надежность техники, отказы и неисправности, разрабатывают и внедряют новые методы технического обслуживания и новую бортовую аппаратуру.

В состав авиапредприятия входят аэропорт «Нарьян-Мар», аэропорт «Нижняя Пеша», группа посадочных площадок п. Харьягинский и 16 приписных аэродромов муниципальных образований Ненецкого округа (Несь, Чижа, Шойна, Вижас, Ома, Снопа, Белушье, Волоковая, Хорей-Вер, Харута, Коткино, Индига, Лабожское, Каратайка, Усть-Кара).

Аэропорт «Нарьян-Мар» находится в столице Ненецкого округа. Через него проходят все авиационные пассажирские и грузовые потоки к местным населенным пунктам и за пределы округа.

Помимо воздушных судов Нарьян-Марского авиаотряда полеты из Нарьян-Мара осуществляют самолеты компаний «Аэрофлот: российские авиалинии», «Аэрофлот-Норд», «ЮТэйр-Экспресс», «Кировавиа» и т.д.

Основные направления действующие на август 2008 года: Архангельск, Москва, Санкт-Петербург, Усинск, Сыктывкар, Киров, Уфа.

На сегодняшний день пропускная способность аэропорта - 100 человек в час.

В аэропорту предоставляются все виды услуг:

- - обеспечение взлет/посадки воздушных судов (ВС);
- - наземное обслуживание ВС;
- - аэропортовое обслуживание пассажиров и обработка багажа;
- - обработка грузов и почты;
- - авиатопливное обеспечение ВС;
- - обеспечение авиационной безопасности;
- - техническое обслуживание ВС.

Аэропорту «Нижняя Пеша» присвоен класс «Е». Он имеет грунтовую полосу, места для стоянок самолетов Ан-2, а также две вертолетные площадки с искусственным покрытием, склад авиа ГСМ. Здесь происходит дозаправка воздушных судов, направляющихся на запад Ненецкого округа. В аэропорту работает

диспетчерский пункт Нарьян-Марского отделения ОрВД и группа авиационного метеобеспечения. Группа посадочных площадок поселка Харьягинский обслуживает нефтяные компании и их подрядчиков. Она расположена на одном из крупнейших нефтяных месторождений Ненецкого округа. Основными разработчиками Харьягинского месторождения являются нефтяные компании "Лукойл-Коми" и "Тоталь: Разведка, Разработка, Россия". В п. Харьягинский постоянно базируется часть вертолетов Нарьян-Марского объединенного авиаотряда. Посадочные площадки оборудованы местами для стоянок вертолетов. Технический персонал компании проводит оперативное и периодическое техобслуживание воздушных судов, а также на месте производится авиатопливообеспечение.» [25]

Глава 3. Рекомендации по совершенствованию наземного обслуживания рейсов

Текущий ремонт искусственной взлетно-посадочной полосы (ИВПП) с заменой дефектных плит и выравниванием профиля ИВПП проводился в течение 2004 - 2013 гг. Требуется произвести реконструкцию ИВПП с РД для обеспечения соответствия нормативам, монтаж современной светотехнической и курсоглиссадной систем посадки ВС.

Аэропортовый комплекс необходимо незамедлительно модернизировать под сертификационные требования Авиационной Администрации РФ и потребительские ожидания пассажиров и заказчиков авиационных работ.

К основным проблемам наземных производственных комплексов аэропорта можно отнести устаревшую техническую и технологическую оснащенность, отсутствие стандартов по качеству обслуживания пассажиров и грузов.

Слабая оснащенность аэровокзала и грузовых комплексов современным оборудованием является фактором, способствующим нарушениям технологических процессов, снижению качества и комфорта в обслуживании пассажиров, нарушению условий и сроков хранения и транспортировки грузов.

Если вопросы принципов организации наземного обслуживания, нормативно-правового регулирования не особо влияют на само наземное обслуживание, то проблемы модернизации парка техники и оборудования – это то, с чем сталкивается большинство наших аэропортов и их клиентов.

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

При этом уровень износа парка оборудования для наземного обслуживания ВС, пассажиров и грузов в аэропортах России по оценкам экспертов ЦСР ГА в среднем достиг 90%.

Причины, которые не позволяют обновлять парк оборудования необходимыми темпами:

- Отсутствие достаточных собственных оборотных средств аэропортов при недостаточном развитии системы лизинга.
- Непонимание руководства большинства аэропортов взаимосвязи эффективного наземного обслуживания с коммерческими и технологическими выгодами.

Пути повышения темпов модернизации парка оборудования для наземного обслуживания, в сложившейся ситуации, следующие:

- Разработка и реализация государственной программы модернизации основных средств аэропортов с построением выгодных для аэропортового бизнеса схем лизинга оборудования, развитие системы государственного субсидирования лизинговых ставок и ставок по кредиту при приобретении аэропортовой техники отечественного и зарубежного (при отсутствии отечественных аналогов и невозможности локализации производства в России) производства. Потребности в обновлении техники и оборудования, которые возможно освоить крупным лизинговым компаниям, оцениваются экспертами до 5 млрд. рублей в год, с возможным увеличением суммы.
- Снижение налогового и таможенного бремени на импортное оборудование для наземного обслуживания, не производимое в Российской Федерации.
- Разработка методического обеспечения и внедрение программ системного обучения развитию и управлению наземным обслуживанием (об этом говорят даже руководители подразделений НО столичных аэропортов).
- Упрощение формальностей и снижение административных барьеров при лицензировании аэропортового оборудования и техники (проблема озвучена не только зарубежными поставщиками, но и единичными российскими производителями).

Список использованной литературы

1. Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.09.2017)
2. Федеральные авиационные правила "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей. Приказ Минтранса России от 28.06.2007 N 82 (ред. от 05.10.2017)
3. Анисимов Л.И. Развитие отечественной авиации и внедрение информационных технологий - неразрывны. - Вестник транспорта №7, 2002. - с.25-26.
4. Артамонов Б.В., Волкова Л.П. Управление деятельностью аэропорта: Учеб. пособие для студентов спец. 061100 и 071100 дневного и заочного обучения. - М., 1998.-76 с.
5. Аэропорт-аэродром 98 (Россия и СНГ): Справочник в 2-х томах. - М., 1998.
6. Бабкин Е.В. Управление качеством транспортной продукции: Учеб. пособие. - СПб, 1998. -198 с.
7. Бакаев А.А., Гриценко В.И., Бажан Л.И., Попченко В.И. Экономико-математическое моделирование развития транспортных систем. - Киев: Наук, думка, 1991. -151 с.
8. Бардинер С.М. и др. Автоматизированные системы управления на автомобильном транспорте: Учебник для автотранспортных техникумов. - М. Транспорт, 1977. - 160 с.
9. Бочкарев А.А., Клочков В.Н. Системно-информационный анализ процессов управления в автотранспортных предприятиях: Учеб. пособие по курсу "Организация перевозок и управление на транспорте" для студентов спец. 240100. - Саратов, 1999. - 72 с.
10. Брагин В.А., Рогов В.В. Управление авиатранспортным производством: Учеб. пособие. - СПб., 2004. - 75 с.
11. Брагин В.А. Управление производством в гражданской авиации. Основы авиационного менеджмента: Учеб. пособие. - СПб, 1993. -136 с.
12. В новый век с реальными перспективами. - Воздушный транспорт №4, 2001.
13. Вальков В.М., Вершин В.Е. Автоматизированные системы управления технологическими процессами. - 3-е изд., перераб. и доп. - Л.: Политехника, 1991.-269 с.
14. Галабурда В.Г., Персианов В.А., Тимошин А.А. и др. Единая транспортная система: Учеб. пособие. - М.: Транспорт, 2001. - 303 с.
15. Герасимов В.Е., Прытов А.А., Шумилов В.А., Янбых Г.Ф.; Под ред. В.Е. Герасимова, Г.Ф. Янбыха. Концепция создания фрагмента сети передачи данных системы управления авиационными перевозками. - М., 1997. - 79 с.
16. Гизатулин Р. Аэропортам приказано найти хозяина. - Коммерсант, 18.11.2003. Гончарук О.В. Управление транспортом. Вопросы теории и практики. - СПб: Наука, 1994. -218 с.
17. Курилец МА Авиатранспортный менеджмент: Учеб. пособие. - М., 2001. - 96 с.
18. Курило В.М. Перестройка системы управления в гражданской авиации. Совершенствование планирования и организационных структур управления ГА: Учеб. пособие для вузов гражданской авиации. - Л.: ОЛАГА, 1990. -118 с.
19. Курило В.М. Перестройка системы управления в гражданской авиации: Хозяйственный механизм гражданской авиации и пути его совершенствования; Учеб. пособие для вузов гражданской авиации. - Л., 1990. - 57 с.
20. Лебедев В.И., Макаров ЕВ., Овчинников О А, Исаков ПИ. Анализ эффективности и качества работы авиапредприятий. - М.: Транспорт, 1991. -184 с.
21. Макаров Е.В., Саболин ВА Воздушный транспорт мира перед лицом глобальных проблем. - Бюллетень транспортной информации №7-8, 1999. -с. 24-25
22. <https://www.eg-online.ru/article/270314/>
23. <https://www.aex.ru/docs/8/2008/3/17/479>
24. <http://transportrussia.ru/item/2423-minimizatsiya-kak-razvitie.html>
25. <http://avianao.ru/about/>
26. <http://www.ato.ru/content/obzor-sostoyaniya-nazemnogo-obsluzhivaniya-vozdushnyh-sudov-v-aeroportah-rf>

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/14038>