

Тезисы
к докладу «Итоги работы ЗАО «Домодедово Эрпорт Хэндлинг»
в 2006-2007 гг.

Аэропорт «Домодедово» является динамически развивающимся аэропортом. Со времени проведения первых закупок деайсеров, разработки нормативно-технической документации и подготовки персонала в 1999 году, сделан значительный шаг в сторону совершенствования и оптимизации процесса.

Основные задачи, которые ставились перед аэропортом здание на международном уровне полноценного обслуживания.

- создание нормативно-технической базы, служащей источником знаний для всего персонала, вовлеченного в процесс ПОО;
- адаптированность техники к условиям эксплуатации в а/п «Домодедово»;
- оптимизация процесса ПОО, создание площадок для ПОО;
- привлечение и удержание квалифицированных кадров;
- возможность обучения персонала силами своих специалистов;

Некоторые задачи были успешно выполнены, некоторые находятся в стадии реализации, другие же еще предстоит решить. Сразу хочется отметить, что каких-либо новаторских решений или нововведений в процесс организации и проведения противообледенительной обработки не было. По сути дело идет вращивание того зерна, которое было заложено еще основоположниками в 1999 году.

Тогда же была заложена идея создания нормативно-технической базы. Суть создания заключается не просто в аккумуляции различных технологических аспектов процессов ПО, а, в первую очередь, их адаптация до уровня персонала, вовлеченного в ПО. Это связано с тем, что большинство сотрудников не владеют английским языком и в основном имеют только среднее образование. Эта задача была успешно реализована в период 2006-2007 гг. На данный момент имеется база, содержащая все материалы по ПО и доступная каждому сотруднику. В ней содержатся материалы по

особенностям обработки различных типов ВС, переведенная и адаптированная документация основных регламентирующих документов, требования авиакомпаний и т.д.

Как известно, на данный момент в а/п «Домодедово» эксплуатируется 3 вида противообледенительных машин: FMC (LMD-2000), Vestergaard (Beta, Beta 15) и Safeaero (SDI 218). Наличие таких разных спецмашин обуславливалось в первую очередь поиском оптимального оборудования, соответствующего условиям эксплуатации в аэропорту, технологичностью, эргономика органов управления и т.д. Например, спецмашины Safeaero не просто имеют опцию «управление одним человеком», а непосредственно разработаны с этой целью в отличие от других аналогов. С точки зрения организации эргономики органов управления «одним человеком», данная спецмашина является наиболее оптимальной. Таким образом, планировалось решить вопрос с квалифицированными кадрами. По сути дела, водитель-оператор такой установки в летний период может успешно работать на другом виде техники. Однако время ПО на такой установке на 30% больше, чем у установок с обычным экипажем из двух человек.

В настоящее время по предыдущему опыту эксплуатации выделено направление по закупке спецтехники.

С каждым годом, принимая во внимание ежегодное увеличение регулярности на 10-15%, строительство площадок не просто решение, повышающее имидж аэропорта, но прежде всего необходимость, учитывая факт, что спецмашины постоянно курсируют от одной зоны обработки до другой. Особенно проблема стоит остро в пиковые часы загрузки аэропорта и в моменты отправления спецмашин на станцию заправки. На данный момент проект строительства находится в стадии реализации и частично решается введением «зонирования». Суть состоит в том, что за каждым деайсером или группой деайсеров закреплен определенный ответственный участок, что позволило в некоторой степени сократить пробег и время между обработками.

Привлечение и удержание квалифицированных специалистов является одной из важных проблем, которая возникла не только в прошлом сезоне, а является постоянной. С момента начала эксплуатации аэропорта основной штат сотрудников состоял из специалистов ближайших регионов, таких как Авиагородок, Домодедово, Востряково и т.д. На данный момент этот ресурс практически исчерпан. Таким образом привлекать квалифицированные кадры становится труднее. Более того существует сложность в распределении трудового времени в летний период, когда сотрудники не заняты в ПО ВС. Одним из путей было распределение сотрудников по другим службам (Отдел сервиса ВС, Багажный терминал, пополнение водительского состава и т.д.). Другим путем явилось введение летом этого года мойки ВС с помощью деайсеров. По сути дела, процесс мойки ВС деайсером мало чем отличается от процесса ПО ВС. С технологической точки зрения, он даже более выгоден с позиции сокращения периода мойки. Более того, операторы постоянно занимаются своей профильной работой, а также это позволяет проводить практические тренировки новых сотрудников. Таким образом, для привлечения и удержания персонала применяется достаточно многогранная мотивация.

Обучение сотрудников, задействованных в ПО ВС, силами своих специалистов, а также создания учебного, является одной из приоритетных задач со времени начала проведения ПО. На данный момент создан штат инструкторов, внутреннего преподавателя. В этом году начал работу технический класс, оборудованный всеми необходимыми техническими средствами: персональные компьютеры, проектор и т.д. Созданы учебные пособия и материалы. В текущее время ведутся работы по аттестации преподавательского состава на международном уровне.

Подводя итог, хотелось бы отметить, что последний аудит компании Lufthansa, не выявил ни одного нарушения или замечания, что лишний раз доказывает правильность выбранного пути развития