

30% [1, с. 36]. Але у свою чергу дані нововведення, інвестування сприятимуть збереженню конкурентних переваг українських товарів у довгостроковій перспективі, оскільки дозволять зменшити рівень інвестиційних потреб української промисловості протягом наступних 2021–2030 рр. більш ніж на 10% та рівень енергомісткості промислової продукції (яка є однією з найвищих у Європі) на 19,5%.

Тобто, ефект від даних капітальних вкладень буде довготривалим, адже у довгостроковій перспективі доцільно спрогнозувати скорочення як рівня ресурсомісткості продукції, так і рівня її капіталомісткості тощо.

Рівень економічного виграшу від проведення Україною політики енергоефективності (як і від інших реформ) в енергетиці, потрібно оцінювати на даний момент лише в макроекономічному ракурсі, а саме через вплив на зовнішньоторговельне сальдо країни, зростання рівня попиту на енергоефективне обладнання, конкурентоспроможність продукції, скорочення викидів шкідливих речовин тощо.

1. Оцінка впливу Угоди про асоціацію / ЗВТ між Україною та ЄС на економіку України. Наукова доповідь. За редакцією акад. НАН України Гейця В.М. Київ – 2014. – 102 с.

**Асист., А.О.Калиновський, к.е.н., доц. В.М.Голомовзий,
ст., викл. Н.Л.Калиновська**
Національний університет «Львівська політехніка»

ЕКОНОМІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ПРОГРАМИ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА ВІДНОВЛЕННЯ ІМПОРТНОЇ АВІАЦІЙНОЇ ТЕХНІКИ

© Калиновський А.О., Голомовзий В.М., Калиновська Н.Л., 2018

На сучасному етапі розвитку авіаційного ринку глобальна конкуренція та колосальний досвід експлуатації авіаційної техніки дозволили створити принципово нові підходи щодо технічного обслуговування та відновлення авіаційної техніки. Застосування новітніх технологій дозволило іноземним клієнтам українських авіаремонтних заводів самостійно визначати оптимальні підходи щодо здійснення відновлення авіаційної техніки (АТ).

Надання безпечних і надійних послуг є ключовим чинником задоволення вимог споживачів і формування глобальних конкурентних переваг авіаперевізниками [1]. В умовах використання складних технічних систем у повітряному транспорті та значної конкуренції наслідки ненадійних послуг стають критичними і можуть включати високі операційні витрати, втрату продуктивності, інциденти й нещасні випадки, що може різко погіршити ринкові позиції компанії [2].

Впровадження ефективної стратегії та політики технічного обслуговування дозволить скоротити витрати на передчасні заміни, підтримувати стабільність виробничих потужностей. Адже власник літака несе витрати постійно, а отримує доходи тільки при польотах [3]. Отже, технічне обслуговування та відновлення не тільки забезпечують високий рівень безпеки, надійності й працездатності АТ, але і створюють цінність в бізнес-процесах [4].

Існують різні стратегії технічного обслуговування, наприклад, коригувальна, профілактична та попереджувальна [5]. При цьому значна частина витрат на технічне обслуговування протягом життєвого циклу літака випливає з наслідків рішень, прийнятих в ході первинної розробки програм технічного обслуговування та відновлення [6]. Таким чином, необхідно чітко визначати вимоги до профілактичного та коригувального технічного обслуговування, щоб здійснювати лише необхідні й ефективні заходи.

Ключовим фактором впливу на ефективність відновлення авіаційної техніки є план проведення технічного обслуговування та відновлення. Такий план, як система, являє собою сукупність взаємопов'язаних ланок - складових частин: експлуатаційно-технічні характеристики об'єкту технічного обслуговування та відновлення, виробничо-технічна база авіаремонтного підприємства, засоби технічного обслуговування та відновлення, людський капітал авіаремонтного підприємства, програма технічного обслуговування та відновлення, а також експлуатаційно-технічна документація (рис. 1).

Центральне місце в представленій системі займає програма технічного обслуговування та відновлення – основний документ, що містить сукупність головних принципів і прийнятих розробником рішень щодо застосування найбільш ефективних методів і режимів обслуговування АТ, реалізованих в конструкції об'єктів при їх проектуванні і виготовленні. На сьогоднішній день провідні авіакомпанії світу використовують логіку MSG-3 для формування програми технічного обслуговування та відновлення АТ. Дана логіка базується на зборі та обробці всієї потенційно корисної інформації про технічний стан АТ. Для цього використовуються спеціалізовані інформаційні системи.



Рис. 1. Структура системи технічного обслуговування та відновлення АТ [7]

У представленій системі під об'єктом технічного обслуговування та відновлення представлено АТ, що характеризуються потребою в проведенні певних робіт з підтримки (відновлення) працездатності в тому чи іншому стані технічної експлуатації та пристосованістю до виконання даних робіт. Необхідність та частота робіт залежить від експлуатаційно-технічних характеристик об'єкту технічного обслуговування та відновлення. Такі характеристики в першу чергу залежать від конструкції АТ закладеної організацією проєктантом.

Економічна ефективність системи технічного обслуговування та відновлення забезпечується шляхом організації постійного спостереження при експлуатації за рівнями надійності, а в ряді випадків і технічним станом функціональних систем і окремих елементів конструкції з метою своєчасного виявлення та усунення пошкоджених елементів авіаційної техніки з подальшою заміною виробів або регулюванням їх параметрів. При цьому рамки проведення заходів технічного обслуговування та відновлення кожна авіакомпанія визначає індивідуально для кожного окремого літака. Висока економічна ефективність досягається за рахунок забезпечення необхідного рівня експлуатаційно-технічних характеристик літаків і застосування оптимальних програм, засобів

технічної діагностики і неруйнівного контролю і, як наслідок, найбільш повного використання індивідуальних можливостей кожного конкретного виробу при збереження його працездатності з безпечним запасом міцності.

1. Herinckx, E. and Poubeau, J.P. *Methodology for Analysis of Operational Interruption Cost*, Toulouse: Airbus Industries. 2002. 2. Eggenberg, N., Salani, M. and Bierlaire, M. *Constraint-specific recovery network for solving airline recovery problems*, *Computers & Operations Research*, 37 (6), 2010. pp. 1014–1026. 3. Papakostas, N., Papachatzakis, P., Xanthakis, V., Mourtzis, D. and Chryssolouris, G. *An approach to operational aircraft maintenance planning*, *Decision Support Systems*, 48 (4), 2010. pp. 604-612. 4. Markeset, T. and Kumar, U. *Design and development of product support and maintenance concepts for industrial systems*, *Journal of Quality in Maintenance Engineering*, 9 (4), 2003. pp. 376-392. 5. Moubray, J. *Reliability Centered Maintenance*, Oxford: Butterworth-Heinemann. 1997. 6. Savio, S. *Modeling of diagnostics aided RCM procedure for transportation systems: dependability and cost evaluation*. In: *Industrial Electronics, Proceedings of the IEEE International Symposium*, Vol. 2, 1999. pp. 877-882. 7. Чекрыжев Н.В. *Основы технического обслуживания воздушных судов: учеб. пособие / Н.В. Чекрыжев. – Самара: Изд-во СГАУ, 2015. – 84 с.*

К.е.н., доц. Н.І. Кара

Національний університет «Львівська політехніка»

ОСОБЛИВОСТІ КАДРОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ В УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

© Кара Н.І., 2018

Прискорення процесів структурно-інноваційних трансформацій економіки, підвищення економічної значущості інтелектуальних активів в сучасній господарській діяльності, ускладнення вимог щодо фахової підготовки, досвідченості, професіоналізму працівників обумовлюють необхідність поглиблення досліджень в сфері управління кадровим забезпеченням підприємства. На особливу увагу за такі умови заслугоує вивчення закономірностей змін ролі, місця та значення персоналу як особливого людського капіталу, який виступає важливою стрижневою складовою формування організаційного потенціалу підприємства. Нагальність вивчення зазначених закономірностей визначається декількома обставинами. По-перше, тільки людська праця (на відміну від інших видів виробничих ресурсів) має здатність до створення нової вартості, що перевищує за розміром витрати на оплату праці, яку було використано для виробництва цієї вартості; по-друге, найважливіші параметри кадрового забезпечення підприємства (здібності та професійні навички персоналу, продуктивність людської праці та ін.) є майже повністю індивідуальними та неповторними, що створює широкі можливості для утворення цілком унікальних конкурентних переваг; по-третє, креативно-творчий потенціал людини є невичерпним, але відтворювальним в процесі розвитку особистісних й професійних якостей, що дозволяє суттєво розширити коло цілей підприємства, які можуть бути ефективно досягнуті [1, 3].

Жодне підприємство, при наявних найсучасніших ресурсах та активах, не зможе функціонувати без відповідного якісного кадрового забезпечення. Людські ресурси підприємства є джерелом формування специфічних виробничих ресурсів нематеріального характеру, таких як праця та підприємницькі здібності. Праця являє собою фізичні та розумові здібності людей, які безпосередньо використовуються на підприємстві при виробництві певних товарів та послуг, а підприємницькі здібності є особливими внутрішніми властивостями підприємця, які пов'язано з