

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ УКРАЇНИ
Київський міжнародний університет цивільної авіації "

На правах рукопису

РІДКОВЕЦЬ АННА МИКОЛАЇВНА

УДК 656.7.071.7:658.012.2:612.017

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ПИТАННЯ
ВДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ ЛЬОТНОГО СКЛАДУ
АВІАКОМПАНІЙ**

08.07.04 - Економіка транспорту та зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття вченого
ступеня кандидата економічних наук

Київ - 1996

Робота є рукопис

ЛННБ України ім.В.Стефаника



00752602 (M)

Робота виконана у

Київському міжнародному університеті цивільної авіації

Науковий керівник: доктор економічних наук
Мова В.В.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук
Єлагін В.Т.,
кандидат економічних наук
Сухарев В.М.

Провідна організація: Державна авіакомпанія
"Авіалінії України"

Захист відбудеться **"26" вересня** 1996 р. на засіданні спеціалізованої Вченої Ради Д 01.35.03 при Київському міжнародному університеті цивільної авіації за адресою:

252058, Україна, м. Київ - 58, пр. Космонавта Комарова, 1.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Київського міжнародного університету цивільної авіації.

Відгуки на автореферат дисертації у двох примірниках, завірені печаткою, просимо надсилати за зазначеною адресою.

Автореферат розіслано **"22" серпня** 1996 р.

Вчений секретар
спеціалізованої Вченої Ради,
доктор економічних наук

В.М.Загоруйко

1. Загальна характеристика дисертаційної роботи.

1.1. Актуальність напрямку досліджень.

Вдосконалення методів управління повітряним транспортом, спричинене переходом до ринкових відносин, займає головну роль у підвищенні ефективності виробництва та якості його праці. Воно пов'язано з більш глибоким і точним урахуванням тенденцій світового розвитку авіаіндустрії, змін, які відбуваються в економіці України, та впливає на визначення оптимальних напрямків розвитку повітряного транспорту.

Цивільна авіація є однією з галузей, які найбільш динамічно змінюються. Постійно вдосконалюється авіаційна техніка, що ставить особливі вимоги до процесу експлуатації та викликає необхідність у постійному вдосконаленні форм і засобів навчання і перепідготовки льотного складу та інших спеціалістів ЦА.

Професія пілота належить до емоційно насиченого й напруженого виду трудової діяльності людини. Виконання польотів у складних метеоумовах, приймання рішень при дефіциті часу, обмеженні чи відсутності необхідної інформації від пілотажно-навігаційних приладів супроводжується підвищенням психофізіологічного напруження нервової системи пілота, що свідчить про складність і труднощі завдань, що виконуються, про ступінь професійної підготовки.

На цей час вдосконалення систем навчання і професійної підготовки льотного персоналу здійснюється за наступними основними напрямками: скорочення витрат на професійну підготовку за рахунок використання новітніх технічних засобів навчання і тренування; проектування оптимальних програм професійної підготовки льотного персоналу; складання психологічних моделей професійної компетенції пілота, пов'язаних з безпекою польотів.

Згідно з даними статистики існують лише три основних фактори будь-якої авіаційної події: людина, авіаційна техніка і навколишнє середовище. При розробці заходів по скороченню кількості авіаційних подій (АП) саме на цих причинах концентруються зусилля всіх, хто займається питаннями забезпечення безпеки польотів. Частка АП або передумов АП, яка зв'язана з людським фактором, становить близько 70 % загальної кі-

лькості подій, у багатьох випадках людський фактор зумовлює розвиток аварійної ситуації. На думку деяких закордонних фахівців, цей фактор більш ваговий і досягає 80%.

Останнім часом аварійність при польотах пасажирських літаків не знижується. Пояснити це можна тим, що екіпажі сучасних літаків значною мірою загубили той практичний досвід рішення у польоті проблем, що виникають, яким володіли пілоти літаків старого покоління. Постійно зростаючий рівень автоматизації процесів пілотування призводить до вилучення пілотів з контуру управління, зумовлює їх багатогодинне пасивне стеження за обладнанням і через це розслабленість і втому, особливо в дальніх рейсах.

Безпека польотів багато в чому тісно пов'язана з рівнем працездатності членів екіпажу. Праця екіпажів сучасних ПС відноситься переважно до розумової праці, яка включає у себе прийом та переробку інформації приладів, вироблення рішення, високоскоординовані управляючі дії на органи управління літака, причому все це здійснюється в короткі проміжки часу при незвичайній формі просторової орієнтації і супроводжується значним напруженням організму. Втома, що розвивається в процесі польоту, проявляється в зниженні психофізіологічних можливостей льотного складу, що призводить до підвищення імовірності здійснення помилкових дій.

Вдосконалення авіаційної техніки, збільшення її пасажиромісткості, автоматизація багатьох процесів управління цією технікою, а також ускладнення функцій контролю, підвищення складності задач, які вирішуються, і відповідальності за результати видозмінюють професійну діяльність льотного складу, значно підвищують навантаження на нього.

Цим питанням присвячено багато наукових праць. Однак наявний один аспект проблеми, який майже не отримав відображення в літературі. Мова йде про комплекс практичних робочих методів сполучення економічних і організаційних факторів, які впливають на роботу льотного складу на всіх етапах його діяльності.

Викладені обставини і послужили основою для вибору напрямку дослідження і зумовили актуальність теми дисертації.

1.2. Мета й завдання дослідження.

Актуальність обраної теми визначила мету дослідження: розробити теоретичні та організаційно-економічні питання вдосконалення механізму організації та управління діяльністю льотного складу авіапідприємства в умовах ринкових відносин на основі використання теорії життєвого циклу.

Для реалізації мети виконані наступні задачі:

- аналіз системи управління діяльністю авіапідприємств, що існує на сучасному етапі;
- дослідження проблем організації роботи льотного складу;
- дослідження методів організації роботи льотного складу в авіакомпаніях країн СНД і зарубіжних країн;
- розробка методів організації роботи льотного складу з урахуванням теорії життєвого циклу;
- розробка теоретичних положень згідно з методами економічної оцінки життєвого циклу льотного складу;
- розробка комплексу економіко-математичних моделей процесу життєдіяльності льотного складу для вирішення задач управління;
- аналіз існуючих методів економічної оцінки для вирішення питань можливості їх використання для визначення економічної ефективності організації управління роботою льотного складу авіакомпанії;
- розробка комплексного підходу до оцінки ефективності організації управління роботою льотного складу;
- формування показників оцінки економічної ефективності.

1.3. Предмет і об'єкт дослідження.

Предметом дослідження є механізм організації та управління роботою льотного складу авіапідприємства. Об'єктом дослідження є льотний склад сучасної авіакомпанії в умовах переходу до ринкових відносин.

1.4. На захист виносяться наступні основні положення:

- теоретичні положення організації роботи льотного складу авіакомпанії з урахуванням теорії життєвого циклу;
- економіко-математичні моделі процесу життєдіяльності льотного складу;

– комплексний підхід до оцінки ефективності організації управління роботою льотного складу авіакомпанії.

1.5. Наукова новизна положень, що виносяться на захист.

На відміну від підходів, що застосовуються нині, процес всієї діяльності льотного складу запропоновано розглядати як єдиний процес з позиції теорії життєвого циклу, що дозволило провести комплексне дослідження підготовки й використання льотного складу авіакомпанії.

Запропоновані економіко-математичні моделі процесу життєдіяльності льотного складу дають можливість урахувати наслідки та здійснити активний вплив на використання льотного складу, що дозволяє сформулювати науково обґрунтовану стратегію управління.

Запропонована комплексна оцінка ефективності організації управління роботою льотного складу, яка зорієнтована на розгляд економічної ефективності як складової загальної ефективності системи, і базується на використанні інформації про умови реалізації процесу діяльності льотного складу та оцінки результативності функціонування льотного складу авіакомпанії.

1.6. Практична цінність роботи.

Практична цінність роботи полягає в тому, що її результати дають можливість керівникам авіапідприємств вдосконалювати організацію процесу використання льотного складу на всіх етапах його життєвого циклу, а також підвищити економічну оцінку його ефективності на окремих етапах діяльності.

1.7. Апробація роботи.

Результати роботи докладались на звітних науково-технічних конференціях наукових колективів КМУЦА (Київ, 1995р, Київ, 1996р.).

1.8. Реалізація результатів дослідження.

Розроблені методи та економіко-математичні моделі впроваджені в авіакомпанії АО "УМПО" і на підприємстві "Інформтрансвіа" (Київ). Результати дослідження використані також у навчальному процесі КМУЦА.

1.9. Зміст дисертаційної роботи.

Вступ

1. Дослідження проблем роботи льотного складу
 - 1.1. Сутність організації роботи льотного складу
 - 1.2. Дослідження методів організації роботи льотного складу в авіакомпаніях країн СНД
 - 1.3. Дослідження методів організації роботи льотного складу в авіакомпаніях зарубіжних країн
2. Методи економічної оцінки життєвого циклу льотного складу
 - 2.1. Сутність життєвого циклу системи
 - 2.2. Життєвий цикл діяльності льотного складу та його етапи
 - 2.3. Можливі стани перебування льотного складу в процесі його життєдіяльності і зв'язки між ними
 - 2.4. Моделювання процесу життєдіяльності льотного складу
 - 2.5. Характеристика життєвого циклу діяльності льотного складу авіакомпанії
3. Економічна оцінка організації управління роботою льотного складу авіакомпанії
 - 3.1. Аналіз основних методів формування економічної оцінки
 - 3.2. Природа затрат і результативність проєктів
 - 3.3. Комплексна оцінка ефективності організації управління роботою льотного складу авіакомпанії

Висновки

Література

2. Стислий зміст роботи.

У вступі обґрунтована актуальність дослідження, визначена наукова новизна і сформована практична цінність, коротко викладено її зміст.

У першому розділі розглянута сутність організації роботи льотного складу, яка являє собою систему заходів по плануванню льотної роботи та управління льотними підрозділами й екіпажами повітряних суден ЦА для забезпечення безпеки, регулярності й економічної ефективності польотів. Вона складається з планування льотної роботи, професійної підготовки льотного складу, допуску льотного складу до польотів, формування екіпажів ПС, попередньої й передпольотної підготовки екіпажів до польоту, перевірки роботи льотного складу, перевірки й тренування льотного

складу перевіряючими у складі екіпажу, розгляду льотної роботи, контролю й аналізу контрольної роботи, льотно-методичної роботи.

У дисертації розглянуті методи організації льотного складу в авіакомпаніях країн СНД. Дослідження діяльності льотних загонів доводить, що процес управління всією роботою льотного складу досить трудомісткий і складний. Зокрема, технологія, що нині діє, процесу планування льотно-виробничої діяльності (розподіл рейсів поміж авіаескадрильями) передбачає наступну послідовність операцій: 1. Підготовка вихідної інформації. 2. Розподіл передбаченого розкладу налету годин для літаків на наступний місяць, що планується, по ескадрильям з додержанням установлених вимог. 3. Розподіл рейсів і передбачення резервів поміж АЕ на кожний день місяця, що планується, побудова графіків розподілу рейсів між АЕ на кожний день місяця, що планується. Суттєвий її недолік - потрібні значні витрати часу, що пов'язані з необхідністю перегляду великої кількості варіантів. Останнім часом Узбецьким науково-виробничим об'єднанням "Кібернетика" була запропонована методика вирішення цієї задачі за допомогою ЕОМ, в якій моделювання задач розподілу рейсів між АЕ полягає у рівномірному розподілі авіарейсів, що закріплені за авіазагоном, за основним показником (льотний час) поміж ескадрильями, що входять до його складу і здійснюють обслуговування авіарейсів з обов'язковим додержанням обмежень. Зазначена методика вивільнює від громіздких розрахунків від руки, від перебору комбінацій варіантів вирішення планово-управлінських задач.

Далі в дисертаційній роботі розглянуто методи організації роботи льотного складу авіакомпанії в зарубіжних країнах. Підготовка льотного персоналу в зарубіжних авіакомпаніях здійснюється нині з позицій інженерної психології, програм навчання й підготовки, кадрових проблем і технічних засобів підготовки. Зазначено, що на сьогодні авіакомпанії орієнтуються на скорочення експлуатаційних витрат за рахунок збільшення частки профпідготовки екіпажів на тренажерах, введення скорочених екіпажів з мінімальною компенсацією в оплаті праці. Однак, до сьогоднішнього дня відсутні системні дослідження в галузі управління роботою льотного складу авіакомпанії.

Аналіз визначає, що існує досить сильний зв'язок між професійними навичками, рівнем безпеки при освоєнні і подальшій експлуатації нової техніки. Якщо у перші два роки роботи на новій техніці частка авіаційних подій становить 80 % фактору "помилка пілота", то через 10

років - тільки 30 % (рис.1).

Таким чином, важливим фактором підвищення безпеки польотів є добре організована підготовка льотного складу. Аналіз програми професійного навчання і підготовки льотного персоналу за рубежом дозволяє зробити висновок, що хоча сучасна практика підготовки пілотів зарубіжних авіакомпаній і центрів видається досить неоднорідною, все більшого розповсюдження отри-

мують дві ключові програми, характерною рисою яких є максимальне наближення навчання до реальної ситуації. Перша програма - LOFT - передбачає лінійно-орієнтоване льотне тренування або тренажерну підготовку з максимальним реалізмом маршрутних польотів. У другій програмі - CRM (управління ресурсами екіпажу) - звертається увага не лише на власне професіоналізм за спеціальністю пілота, але й на розвиток здібностей до управління комплексом авіаційної транспортної системи. На сучасному етапі за оцінками лише 25 % авіакомпаній світу звернули свою увагу на CRM-підхід. У цих компаніях одразу роблять спробу виміряти його ефективність. Основну увагу спрямовано на ішук критеріїв ефективності роботи екіпажу, їх розповсюдження, заходи вирішення конфліктів, методи прийняття рішень, заходи посилення сприйняття командира ПС до сигналів членів екіпажу.

Ключові програми LOFT і CRM у системі професійної підготовки льотного складу фундаментально змінюють системний підхід до авіаційної науки: професійна підготовка стає найважливішим елементом загальної системи.

Відмічається також, що основні задачі зарубіжних авіакомпаній - пошук необхідного виду ергатичних комплексів, що бережуть людські ресурси. Відомо, що професійні навички значною мірою пов'язані з генетичними й психофізіологічними особливостями людського організму. Причому ці особливості й можливості можуть як розвиватися, так і нивелюватися у процесі льотної роботи.

Таким чином, аналіз організації льотної роботи показує, що льотні підрозділи працюють в інтенсивному режимі, що залежить від багатьох

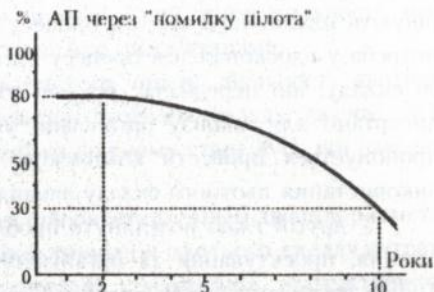


Рис.1. Залежність рівня безпеки польотів і професійних навичок від освоєння нової техніки

різних факторів, що з'являються у випадкові моменти часу і значно погіршують плановий розвиток процесу льотної роботи. Виникає об'єктивна потреба у вдосконаленні процесу організації й управління роботи льотно-го складу, що передбачає реальні умови виробничої діяльності. Тому в дисертації для аналізу організації управління роботою льотно-го складу пропонується провести комплексне дослідження процесу підготовки й використання льотно-го складу авіапідприємства.

У другій главі розглянуто проблеми комплексного підходу до дослідження, проектування та організації життєвого циклу льотно-го складу. Теорія життєвого циклу являє собою концепцію, за допомогою якої виявляється наявність стадій дослідження, проектування, планування, засвоєння та експлуатації системи. Управління дозволяє суттєво змінювати зміст і характер життєвого циклу, прискорювати чи уповільнювати розвиток життя системи.

Відмічається, що останнім часом період діяльності льотно-го складу став більш коротким, ніж раніше, а підготовка нових пілотів потребує зростаючих нових витрат. Концепція життєвого циклу дозволяє керівникам авіапідприємств передбачати зміни в продуктивності праці пілотів, у рівні їх професійних якостей і працездатності, конкуренції між ними, зміни у зусиллі АП на просування пілотів і, відповідно, застосовуючи стратегію управління, здійснювати активний вплив на використання льотно-го складу. Концепція дозволяє також проаналізувати, на якому етапі життєвого циклу перебувають пілоти, що надає авіакомпаніям можливість досягнути збалансованого поєднання кількості молодих пілотів та досвідчених льотчиків, що мають значний стаж роботи.

Зазначені положення використовуються для розробки взаємопов'язаного комплексу методів організації та управління процесом діяльності льотно-го складу. При цьому діяльність льотно-го складу авіапідприємства (починаючи з навчання і закінчуючи "списанням"), запропоновано розглядати як єдиний процес, що називається життєвим циклом діяльності льотно-го складу, який складається з чотирьох основних етапів: 1). початкова професійна підготовка льотно-го складу; 2). "введення в стрій" після початкової професійної підготовки; 3). використання льотно-го складу; 4). Професійне зношення льотно-го складу.

В дисертаційній роботі проведено аналіз і наведено докладний опис етапів життєвого циклу ДЛС, для кожного з них отримані розкладки у часі процесу життєдіяльності льотно-го складу.

На основі цих досліджень були складені переліки станів, в яких може перебувати льотний склад у процесі своєї життєдіяльності, проаналізовано можливі зв'язки й переходи між цими станами.

Розроблена характеристика життєвого циклу діяльності льотного складу, що відображає функціонування льотного складу за час ЖЦ, сформовані відповідні дії авіакомпанії на кожному етапі ЖЦ, що наведені в таблиці 1.

Відмічено, що для формування пріоритетних цілей авіапідприємства необхідно розглядати їх складові: диференціація льотного складу, витрати підприємства, прибутки, дохід, користувачі, конкуренція, продуктивність праці льотного складу, рівень професійних якостей, працездатність льотного складу, а також виробничий, трудовий, фінансовий, інформаційний потенціали і потенціал стосунків. При цьому пріоритетність формування потенціалів розподіляється таким чином: для першого ЖЦ - виробничий, інформаційний, трудовий, потенціал стосунків, фінансовий потенціал; для другого - виробничий, трудовий, інформаційний, фінансовий, потенціал стосунків; для третього - протенціал стосунків, фінансовий, інформаційний, трудовий, виробничий, для четвертого ЖЦ - трудовий, виробничий, потенціал стосунків, фінансовий, інформаційний.

На основі аналізу проведеного дослідження та отриманих результатів були розроблені економіко-математичні моделі процесу життєдіяльності льотного складу, для моделювання яких був застосований апарат марковських процесів.

Розроблені теоретичні положення і комплекс економіко-математичних моделей процесу життєдіяльності льотного складу сприяють підвищенню ефективності управління й раціонального використання льотного складу.

Запропонована концепція життєвого циклу діяльності льотного складу дозволяє керівникам авіакомпаній передбачати зміни у продуктивності праці пілотів, рівні їхніх професійних якостей і працездатності, конкуренції між ними і, відповідно, здійснювати активний вплив на використання льотного складу.

У третьому розділі виконано аналіз існуючих методів формування економічної оцінки, розглянуто питання економічної оцінки організації управління роботою льотного складу авіакомпанії.

Проведене дослідження існуючих підходів до визначення економічної оцінки дозволило встановити наступне: економічна ефективність

Характеристика життєвого циклу діяльності льотного складу (ЛС)

Етапи життєвого циклу				
	Початкова професійна підготовка ЛС	«Введення в стрій» після початкової професійної підготовки	Використання ЛС	Професійне зношення ЛС
1	2	3	4	5
Характеристики				
Диференціація	Значна	Скорочується	Скорочується	Незначна
Затрати підприємства	Високі	Скорочуються	Незначні	Зростають
Прибутки	Відсутні	Зростають	Максимальні	Скорочуються
Дохід	Відсутній	Незначний	Високий	Скорочується
Користувачі	Окремі авіакомпанії	Кількість АК збільшується	Значна кількість АК	Визначені окремі АК
Конкуренція (між ЛС)	Висока	Знижується	Незначна	Зростає
Продуктивність праці ЛС	Низька	Зростає	Повільно змінюється	Знижується
Рівень професійних якостей	Низький	Зростає	Високий	Високий
Працевдатність	Зростає	Зростає	Висока	Скорочується

1	2	3	4	5
Відповідні дії на кожному етапі				
Пріоритетні цілі	Стратегічні	Тактичні	Оперативні	Тактичні
Політика	Якість та швидкість освоєння професії	Підготовка до самостійної роботи	Підтримання професійної надійності	Продовження професійного довголіття
Стратегія	Формування льотного потенціалу	Формування висококваліфікованих пілотів	Забезпечення професійної надійності	Забезпечення підвищеної уваги працездатності ЛС
Тактика	Набір та підготовка необхідної кількості льотчиків	Остаточний відбір для самостійної роботи	Рациональне використання професійних можливостей ЛС	Уповільнення процесу професійного зносу ЛС
Оперативна діяльність	Відсутня	Закріплення необхідних навичок, знань та умінь по льотній експлуатації ПС	Проведення необхідних видів льотної роботи	Своєчасне проведення профілактичних медичних засобів по підтриманню працездатності та надійності
Зусилля по просуванню ЛС	Високі	Зростають	Повільно скорочуються	Швидко скорочуються

є невід'ємною складовою частиною загальної ефективності будь-якої системи, що включає й інші її види; у багатьох наукових працях оцінка економічної ефективності визначається через показник прибутку; у більшості наукових праць рекомендується використовувати для оцінки економічної ефективності показники приведених затрат і нормативний коефіцієнт ефективності капітальних вкладень, які неприпустимі в умовах ринкової економіки; при оцінці економічної ефективності не враховуються випадкові фактори ринкової діяльності; при оцінці економічної ефективності слід враховувати передовий досвід сучасної західної економічної науки.

В дисертації пропонується розглядати економічну ефективність як складову комплексної оцінки ефективності організації управління роботою льотного складу авіакомпанії. Схема формування комплексної оцінки ефективності зображена на рис. 2.

При формуванні комплексної оцінки всі затрати, що пов'язані з функціонуванням авіакомпанії, класифікуючи їх за механізмом їх змін, можна поділити плаваючі, змішані й постійні. Плаваючі затрати змінюються в цілому прямо пропорційно змінам господарської діяльності авіакомпанії; постійні залишаються в цілому постійними і незалежними від господарської активності авіакомпанії; змішані змінюються при зміні господарської діяльності, але не прямо пропорційно, містять і постійну і плаваючу компоненти.

В результаті функціонування льотного складу визначається сукупність фактично досягнутих результатів процесу життєдіяльності льотного складу, таких як нальот годин і кількість виконаних рейсів.

У подальшому формується організаційно-технологічна ефективність з урахуванням коефіцієнта використання робочого часу, коефіцієнта використання льотного часу, співвідношення між робочим і вільним часом, процента використання пасажиромісткості, процента використання економії палива, процента використання грузопідйомності. Соціальна ефективність формується як співвідношення між певними характеристиками діяльності ЛС и відповідними соціальними наслідками і збитками, вона досягається шляхом використання таких показників: процент безаварійності польотів, регулярність польотів. При формуванні економічної ефективності враховуємо інформацію про умови діяльності льотного складу, яка передбачає: тривалість робочого часу, тривалість льотного часу, тривалість відпочинку, черговість чередування праці і відпочинку.

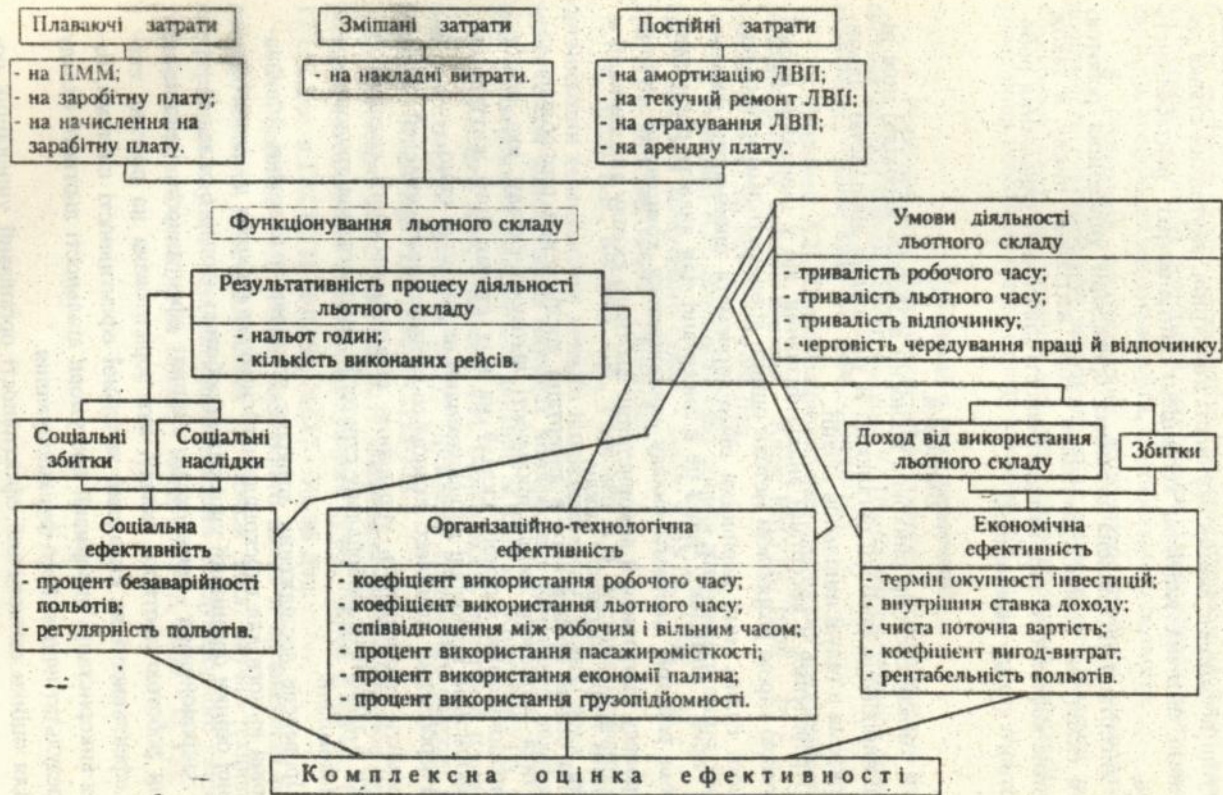


Рис.2. Схема формування комплексної оцінки ефективності організації управління роботою льотного складу.

Для оцінки економічної ефективності пропонується використовувати наступні показники: термін окупності інвестицій, внутрішня ставка доходу, чиста поточна вартість, коефіцієнт вигод-витрат, рентабельність польотів.

В дисертації розроблена методика організації управління роботою льотного складу на основі урахування теорії життєвого циклу, а також сформована комплексна оцінка ефективності організації управління роботою льотного складу авіакомпанії.

Висновки.

1. В умовах системи ринкових відносин в Україні необхідні нові підходи до вирішення проблем організації й управління діяльністю підприємств, зокрема в галузі цивільної авіації.

2. Проведений в дисертації аналіз визначив, що у цивільній авіації недостатньою мірою розроблені методи оцінки діяльності льотного складу повітряного судна, нині керівники авіапідприємств приймають рішення методом "проб і помилок". Через це в дисертації для аналізу організації управління роботою льотного складу пропонується комплексне дослідження процесу підготовки й використання льотного складу авіакомпанії з урахуванням теорії життєвого циклу.

3. На основі проведеного в дисертації дослідження розроблена характеристика життєвого циклу діяльності льотного складу, яка відображає функціонування льотного складу на всіх етапах його життєдіяльності, і сформовані відповідні дії авіакомпанії на кожному етапі.

4. Розроблений комплекс економіко-математичних моделей дозволяє підвищити ефективність управління роботою льотного складу, обґрунтувати й здійснити раціональну стратегію використання трудових ресурсів авіакомпанії.

5. Проведене дослідження дозволяє установити недоліки й визначити основні вимоги для вдосконалення існуючих підходів до визначення економічної оцінки організації управління роботою льотного складу.

6. Запропонована комплексна оцінка ефективності організації управління роботою льотного складу, яка зорієнтована на розгляд економічної ефективності як складової загальної ефективності системи, базується на використанні інформації про умови діяльності льотного складу і оцінки результативності його функціонування.

7. Для оцінки економічної ефективності організації управління ро-

ботою льотного складу пропонується використовувати наступні показники: термін окупності інвестицій, внутрішня ставка доходу, чиста поточна вартість, коефіцієнт вигоди-витрати, рентабельність польотів.

8. Результати впровадження дозволяють зробити висновок про доцільність використання запропонованих теоретичних підходів та економіко-математичних моделей для вирішення проблеми вдосконалення управління роботи льотного складу авіакомпанії.

Публікації з теми дисертації

1. Редковец А.Н. Повышение эффективности использования летного состава на базе комплексного подхода // Проблемы системного подхода в экономике. - Киев: КМУГА, 1996. - С.119-123.

2. Редковец А.Н. Организационно-экономические проблемы планирования работы летного состава. - Киев: КМУГА, 1996. - 16 с. - Деп. в ГАСНТИ 26.02.96, №645 - Ук-96 Деп.

3. Редковец А.Н. Экономическая оценка жизненного цикла деятельности экипажа воздушного судна. - Киев: КМУГА, 1996. - 24 с. - Деп. в ГАСНТИ 26.02.96, №646 - Ук-96 Деп.

4. Мова В.В., Косарев А.И., Редковец А.Н. Методы моделирования организации деятельности летного подразделения // Тезисы докл. научно-технической конференции научных коллективов Киевского международного университета гражданской авиации за 1994 г. - Киев: КМУГА, 1995.

5. Косарев А.И., Редковец А.Н. Безопасность полетов и планирование деятельности экипажей ВС // Проблемы системного подхода в экономике. - Киев: КМУГА, 1996. - С.123-128.

6. Косарев А.И., Редковец А.Н. Экономико-математическое моделирование деятельности экипажа воздушного судна. - Киев: КМУГА, 1996. - 17 с. - Деп. в ГАСНТИ 26.02.96, №647 - Ук-96 Деп.

7. Редковец А.Н. Теория жизненного цикла и организация работы летного состава авиапредприятия // Тезисы докл. научно-технической конференции научных коллективов Киевского международного университета гражданской авиации за 1995 г. - Киев: КМУГА, 1996. - С. 121.

Аннотация

Редковец Анна Николаевна. Организационно-экономические вопросы совершенствования работы летного состава авиакомпаний.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04 - "Экономика транспорта и связи", Киевский международный университет гражданской авиации. - Киев, 1996.

На защиту выносятся: теоретические положения по организации работы летного состава авиакомпании на основе учета теории жизненного цикла; экономико-математические модели процесса жизнедеятельности летного состава; комплексный подход к оценке эффективности организации управления работой летного состава авиакомпании. Разработанные методы и экономико-математические модели внедрены в авиакомпании АО "УМПО" и на предприятии "Информтрансавиа".

Ключевые слова: авиакомпания, летный состав, жизненный цикл летного состава, жизнедеятельность летного состава.

Annotation

Redkovets A.N. Organization-economic questions of perfection of flying work structure of airlines.

PH - D dissertation a in economic sciences on a speciality 08.07.04 - Economy of transport and communications. - Kiev, 1996.

There are considered theoretical position on organization of flying work structure of airline on the basis of the account of the theory of life cycle; economic-mathematical models of process of ability to live flying structure; the complex approach to an estimation efficacy of flying organization of management of flying work structure of airline. Developed methods and the economic-mathematical models are introduced in airline company "УМПО" and at the enterprise "Informtransavia".

Key words: airline, flying structure, life cycle of flying structure, ability to live flying structure.



AB 35.449

AB 35.449

18-