

зокрема поступового зниження прибутку підприємства від їх реалізації внаслідок дифузії інновацій. Таке урахування потребує налагодженого процесу науково-технічного прогнозування, зокрема, передбачення продуктових та технологічних змін в економіці.

Проведене дослідження показало, що на першому етапі побудови описаної залежності доцільно застосовувати дедуктивний підхід, за якого встановлюються наближені агреговані оціночні показники раціональних обсягів інвестицій у здійснення інноваційної діяльності підприємства, зокрема раціональна частка сукупних інвестиційних ресурсів, які доцільно вкласти в інноваційні проекти розвитку підприємства. Здійснивши таку оцінку, на подальших етапах можна конкретизувати перелік тих інноваційних проектів та програм, які слід реалізувати підприємству в плановому періоді з метою максимізації його ринкової вартості.

С.Л. Литвиненко
Національний авіаційний університет

ВИКОРИСТАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ЕЛЕКТРОННОЇ ТЕХНОЛОГІЇ E-FREIGHT ДЛЯ ОПТИМІЗАЦІЇ РОБОТИ АВІАКОМПАНІЙ

© Литвиненко С.Л., 2011

Автором виявлено, що електронна технологія e-freight була запропонована Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA) з метою удосконалення інформаційного обміну між вантажів. Загалом система e-freight активно взаємодіє з системною Cargo-2000 та Cargo-3000, що забезпечує максимальну оптимізацію процесу перевезення вантажів. Цими обставинами визначається велике практичне значення системи e-freight та актуальність проблеми її застосування. Серед основних переваг використання системи технологія e-freight можна відзначити: можливість отримання доступу до інформації щодо вантажу, який має бути оброблений найближчим часом, а отже визначити ті проблеми, які можуть виникнути та налагодити ланцюг обслуговування вантажу на всьому шляху слідування.

Нами було визначено, що загальні аспекти проблеми реалізації інформаційних рішень вивчали Р. Стайр та Дж. Рейнолдс у [1, с. 15-585; 2, с. 12-394], В. Камакін у [3] розробив методологію побудови автоматизованих корпоративних інформаційних систем підтримки авіаційного виробництва на основі управління витратами. Д. Марков, в свою чергу, у [4] розробив концепцію інформатизації промислового підприємства. У попередніх наукових роботах, зокрема у [5] нами було визначено прикладні аспекти реалізації концепції інформатизації вітчизняних вантажних авіаперевізників. Основні практичні рекомендації застосування технології e-freight належать IATA, зокрема нею розроблені IATA e-freight strategy та *IATA e-freight MIP Strategy*.

Автором було встановлено, що при реалізації технології e-freight у вітчизняних авіакомпаніях можуть виникнути певні складнощі, які пов'язані з дотриманням митними формальностей, відсутністю подібних технологій в усіх учасників процесу обслуговування вантажів, а можливо, просто неузгодженість технологічного забезпечення (за умови наявності системи). Переваги цієї системи очевидні. Передусім технологія e-freight дозволить першочергово забезпечити конкурентоспроможність вітчизняних авіакомпаній на міжнародних ринках перевезень, знизити витрати на організацію документообігу, підвищити якість перевезення та схоронність вантажів під час їх доставки. Крім цього, слід пам'ятати, що технології електронного білету, яка реалізувалися IATA до цього вже майже повністю реалізована і ті перевізники, які не спромоглися її впровадити, були просто виштовхнуті конкурентами з власних міжнародних цільових ринків. Приблизно те саме може статися і з вантажними перевізниками, які не реалізують технологію e-freight та технологію електронної авіавантажної накладної у найближчі 5-7 років. За даними IATA технологія e-freight за

останні роки дуже активно розвивається, обсяги її застосування з кожним роком збільшуються та станом на 2010 рік технологія e-freight повністю впроваджена понад 30 авіаперевізниками та понад 130 вантажними агентами. Також ця технологія активно реалізується у аеропортах по всьому світу. За прогнозами IATA повне проникнення на вантажні маршрути по всьому світу технологія e-freight здійснить до початку 2016 року, тоді як поточного року ця цифра ледь сягає 12%.

На нашу думку, на вітчизняному ринку вантажних перевезень ця система може бути ефективною лише за наявності законодавчих змін, щодо спрощення митного оформлення та уникнення ряду інших формальностей. Нині наша країна, як транзитна держава, має унікальну можливість забезпечити залучення вітчизняних аеропортів для обслуговування значної кількості транзитних вантажів технологією e-freight. Можливість залучення вітчизняних авіаперевізників, до цього процесу також можлива, оскільки вони мають певні переваги, перед зарубіжними конкурентами, при обслуговуванні у наших аеропортах. На тому, що необхідно вносити законодавчі зміни, адаптуючи законодавство до міжнародних стандартів використання електронних документів наголошує і IATA. Передусім необхідно розробити національну стратегію реалізації e-freight, яка б відповідала Законам України "Про Національну програму інформатизації" та "Про концепцію Національної програми інформатизації", також необхідно визначити робочий орган, який буде займатися реалізацією цієї програми.

Слід пам'ятати, що технологія e-freight, при її реалізації у авіакомпанії має бути сумісною з її існуючою системою бізнес-процесів, оскільки реалізація цієї технології без наявності відповідних взаємозв'язків для авіаперевізника може не лише не корисною, але і шкідливою. Існує потреба у поетапній реалізації технології e-freight у авіакомпанії, з першими етапом, що включає організацію лише транзитних та трансферних опцій, а вже другий етап має включати обслуговування вантажів на прибуття та відбуття. Для якісної реалізації технології e-freight, у загальний процес мультимодального перевезення вантажу, необхідно перевести у електронний вигляд чимало документів, зокрема ряд документів, які засвідчують походження товару, декларації, доручення тощо. Також у електронний вигляд необхідно перевести авіаційну вантажну накладну, інші транспортні накладні, митні документи, вантажний та передаточний маніфест. Все це вимагатиме координування роботи між урядовими органами України та IATA. Навіть бажання однієї авіакомпанії реалізувати технологію e-freight у себе не здатне забезпечити бажаний ефект, необхідна розробка загальнонаціональної програми реалізації цієї технології.

Автор вважає, що незважаючи на певні складнощі, які можуть виникнути при реалізації технології e-freight у вітчизняних авіакомпаніях (дотримання митних формальностей, відсутність подібних технологій в усіх учасників процесу обслуговування вантажів) ця технологія є дуже актуальною та має активно реалізуватися вітчизняними авіаперевізниками, вантажними агентами та аеропортами. Реалізація технології e-freight дозволить у повній мірі реалізувати можливості вітчизняних авіакомпаній на міжнародних цільових ринках перевезень, підвищивши рівень конкурентоспроможності, максимально знизити витрати на організацію документообігу, підвищити якість перевезення та схоронність вантажів під час їх доставки. Проте, саме на вітчизняному ринку вантажних перевезень, ця система може бути ефективною лише за умови наявності законодавчих змін, щодо спрощення митного оформлення та уникнення ряду інших формальностей та залучення до її реалізації усіх основних учасників процесу перевезення вантажів. На думку автора, нині існує унікальна можливість для України, яка полягає у залученні вітчизняних аеропортів для обслуговування значної кількості транзитних вантажів технологією e-freight. Ці можливості примножені і з організацією в Україні по Польщі Чемпіонату Європи з футболу Євро-2012.

1. Stair R. Principles of information systems [Текст.] / R. M. Stair, G. Reynolds. – Boston: Course Technology, 2010. – 658 p. 2. Stair R. Fundamentals of information systems [Текст.] / R. M. Stair, G. Reynolds. – Boston: Course Technology, 2010. – 457 p. 3. Камакин В. А. Методология построения автоматизированных корпоративных информационных систем поддержки авиационного производства на основе управления затратами [Текст.]: автореф. ... д. т. н.: 05.13.06 / В. А.

Камакин. – Рыбинск, 2007. – 32 с. 4. Марков Д. А. Информационная система как фактор повышения конкурентоспособности промышленного предприятия [Текст.]: автореф. ... к. э. н.: 08.00.05 / Д. А. Марков. – Ижевск, 2009. – 25 с. 5. Литвиненко С. Л. Прикладні аспекти реалізації концепції інформатизації вітчизняних вантажних авіаперевізників [Текст.] / С.Л. Литвиненко // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту : збірник наукових праць. – Дніпропетровськ : ДНУЗТ, 2010. – Вип. 36. – С. 145-148.

Ю.В. Малиновський, Д.Р. Цьвок, І.П. Малиновський
Національний університет “Львівська політехніка”

РЕАЛІЗАЦІЯ ПРИНЦИПІВ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ЕТАПАХ ФОРМУВАННЯ І РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ

© Малиновський Ю.В., Цьвок Д.Р., Малиновський І.П., 2011

Розглянемо стратегічне планування інноваційної діяльності через призму його складових, зокрема таких понять як “інновація”, “діяльність”, “інноваційна діяльність”, “стратегічне планування”. Ознайомлення із працями О.Волкова, М.Денисенка, П.Завліна, С.Ільєнкова, Н.Краснокутської, О.Кузьміна, А.Казанцева, Л.Мельника, Л.Мінделлі, Л.Оголевої, Р.Фахтудінова та показало, що найбільш ретельно і логічно виділив сутнісні ознаки поняття Л.Мельник. За дослідженнями автора до них належать[1]: наявність нового знання про властивості процесу, явища, їх складових, взаємозв'язків між ними і зовнішнім середовищем; можливість застосування нових знань для отримання економічного, технічного, технологічного, соціального або іншого ефекту. Незалежно від характеру інновацій та сфери застосування, їх розробка і використання неминуче супроводжується витратами інтелектуальної праці, часу, коштів та інших ресурсів. З огляду на це, затрати інтелектуальної праці, часу, коштів слід розглядати як одну із сутнісних характеристик інновацій. Щодо поняття “діяльність” [2, с. 228], то на сьогодні його трактують як застосування своєї праці до чого не будь, тобто його сутнісними ознаками є: суб'єкт, наявність певних мотивів, які спонукають до праці, а також наявність динаміки стану суб'єкта і стану задоволення його потреб (мотивів). З огляду на це, під інноваційною діяльністю слід розуміти сукупність цілеспрямованих дій суб'єктів інноваційної діяльності, які супроводжуються витратами інтелектуальної праці, коштів, часу для отримання нових знань про властивості процесу, явища, їх складових, взаємозв'язків між ними і зовнішнім середовищем і їх застосування для отримання економічних та інших ефектів. Таким чином, у результаті проведених досліджень, стратегічне планування інноваційної діяльності – це діяльність суб'єктів інноваційної діяльності щодо формування цілей інноваційної діяльності, визначення способів їх досягнення, конкретизації витрат інтелектуальної праці, коштів, часу, а також їх застосування для досягнення цілей інноваційної діяльності, зокрема для отримання економічних, соціальних або інших ефектів. Стратегічне планування інноваційної діяльності доцільно розглядати з позиції процесійного підходу, тобто через етапи формування і реалізації стратегічних планів. Керівники машинобудівних підприємств стверджують, що при стратегічному плануванні інноваційної діяльності усі етапи у тій чи іншій формі реалізуються, проте зазначають, що у залежності від набутого управлінського досвіду у сфері управління інноваційною діяльністю склад і ретельність виконання завдань за кожним із етапів змінюється. Зміни на кожному з етапів будуть супроводжуватись тиском різноманітних чинників. Цей факт слід визнати об'єктивним, оскільки кожен інноваційний проект вимагає особливого ресурсного забезпечення, специфічного складу кадрового потенціалу, врахування саме тих факторів, які є актуальними на момент реалізації інноваційного проекту тощо. Як наслідок, необхідно визнати, що