

Отже, використовуючи механізми портфельного інвестування, підприємство має значно вищу ймовірність забезпечити себе інвестиційними ресурсами та досягнути стратегічних цілей.

1. Свірідова Н.Д. “Принципи портфельного інвестування в політиці залучення іноземних інвестицій в економіку регіону”, науково-виробничий журнал “Часопис економічних реформ”, Луганськ, 2010, ст. 115-122, www.nbuv.gov.ua. 2. Пересада А. А. “Конспект лекцій “Портфельне інвестування”, www.library.if.ua

Л.І. Лесик

Національний університет “Львівська політехніка”

ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВА ЯК ЧИННИК ФОРМУВАННЯ ЙОГО РИНКОВОЇ ВАРТОСТІ

© Лесик Л.І. 2011

Прийняття оптимальних управлінських рішень на підприємстві може базуватися на різноманітних критеріях оптимальності, однак, найбільш узагальнюючим з них є критерій максимуму ринкової вартості підприємства. За таких умов найкращими будуть визнані ті рішення, які максимізують ринкову вартість підприємства, а у випадку, якщо ці рішення потребують здійснення інвестиційних витрат, оптимальними визнаються ті, за якими різниця між приростом ринкової вартості підприємства та розміром цих витрат є максимальною.

Серед чинників, які впливають на збільшення вартості підприємств, особливо тих підприємств, які виготовляють науковомістку продукцію, важливе місце посідають обсяги інноваційної діяльності. Ці обсяги можуть бути оцінені з використанням трьох основних груп показників, а саме: показників доходів підприємства від здійснення ним інноваційної діяльності, показників прибутку від такого здійснення та показників витрат у провадженні інноваційної діяльності.

Як відомо, на теперішній час в Україні рівень інноваційної активності підприємств більшості галузей економіки є надзвичайно низьким. При цьому, як показує досвід господарювання, власники та менеджери підприємств неохоче здійснюють інвестування інноваційних проектів. За таких умов обґрунтування необхідності та доцільності нарощування обсягів інноваційних витрат, яке б переконало господарюючі суб'єкти у потребі інтенсифікувати свою інноваційну діяльність, повинно базуватися на детальних та вірогідних розрахунках, що потребує створення відповідних методів та моделей. При їх побудові потрібно ретельно враховувати усі чинники, які об'єктивно знижують міру зацікавленості підприємств у провадженні інноваційної діяльності, зокрема, низький попит на окремі види продукції, наявність ризику, пов'язаного із здійсненням інноваційної діяльності, недостатній рівень забезпечення підприємств необхідними для такого здійснення видами ресурсів тощо. Очевидно, що наявність цих чинників зумовлює необхідність диференційованого підходу до визначення раціонального рівня інноваційної активності різних галузей економіки та окремих підприємств у межах кожної галузі.

Визначення цього рівня потребує встановлення залежності між обсягами інвестицій у здійснення підприємством інноваційної діяльності, зокрема у розроблення і виготовлення інноваційних видів продукції та у впровадження нових технологічних рішень, та приростом ринкової вартості даного підприємства внаслідок реалізації цих інвестицій. Очевидно, що внаслідок дії різноманітних лімітуючих факторів така залежність не може бути лінійною, а повинна характеризуватися, як правило, спадаючою граничною прибутковістю інвестицій. При цьому важливе значення має урахування чинника ризику та часових параметрів реалізації відповідних інноваційних проектів,

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