

ред. Д.Г. Лук'яненко, А.М. Поручника. – К.: КНТЕУ, 2006. – С. 768-769. 2. Зуйков Р. Мировая системность: критерии и трансформация / Р. Зуйков // Мировая экономика и международные отношения. – 2009. – № 8. – С. 57. 3. Либман А. Корпоративная модель региональной экономической интеграции / А. Либман, Б. Хейфец // Мировая экономика и международные отношения. – 2007. – № 3. – С. 16-17.

І.В. Василенко

Національний авіаційний університет

ЗАСТОСУВАННЯ ІННОВАЦІЙНИХ РІШЕНЬ ПРИ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБСЛУГОВУВАННЯ НЕГАБАРИТНИХ ТА НАДВАЖКИХ ВАНТАЖІВ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ

© Василенко І.В., 2011

Перевезення великовагових, негабаритних та довгомірних вантажів здійснюють, як правило, відповідно до комплексного проекту, який охоплює всі аспекти підготовчих, основних та заключних робіт. Згідно з визначенням, яке наведено у «Інструкції з організації перевезень вантажів повітряним транспортом» №822 [1], великоваговим є вантаж, одне місце якого перевищує за вагою 150 кг.

Обслуговуванню надважких, довгомірних та негабаритних вантажів на авіаційному виді транспорту присвячено небагато наукових праць. Вирішенню проблем організації авіаційних перевезень унікальних негабаритних вантажів присвячено наукову роботу А. Матовнікова [2]. Негабаритними вантажами на авіаційному транспорті, на думку ряду дослідників Т. Габрієлової, С. Литвиненко, А. Матовнікова [2, 3], можна назвати ті вантажі, які перевозяться виключно за допомогою спеціальних рампових ПС середньої та великої вантажопідйомності типу Іл-76, Ан-124-100 та Ан-225. Виключно на останніх двох типах ПС можна здійснити авіаційне перевезення надважких, нестандартних та негабаритних вантажів, таких як: металеві конструкції великого розміру, промислове обладнання, аерокосмічна техніка, судна, спеціалізована тяжка колісна та гусенична техніка, моновантажі.

До перевезення ПС типів Ан-124-100 та Ан-225 допускаються транспортабельні на авіаційному транспорті вантажі, які підготовлені вантажовідправником до перевезення. При цьому має бути зазначена вага, об'єм та координати центру тяжіння. Габаритні розміри вантажу мають забезпечити можливість їх завантаження чи вивантаження. При цьому має бути забезпечено відповідний зазор між вантажем та ободами вантажної кабіни ПС. Також на вантажі, який перевозиться має бути достатня кількість вузлів для швартування його до вантажного полу кабіни ПС. Обов'язковим з контакт із замовником в процесі опрацювання заявки на перевезення, що дозволяє вирішити питання по доопрацюванню або зміні конструкції підстави, забезпечити необхідну кількість швартувальних елементів, і зрештою ухвалити рішення на перевезення. Замовниками таких послуг є Lockheed Martin, Boeing, NASA, Siemens, Volkswagen, General Electric. Вантажі військового призначення перевозяться здебільшого авіакомпаніями „Волга-Днепр” та „Авіалінії Антонова” за довгостроковим контрактом з транспортним відділом НАТО. Достатньо стабільними замовленнями є перевезення гуманітарних вантажів під егідою ООН [4].

Автором виявлено, що для складних великовагових, негабаритних та довгомірних вантажів процес проектування перевезення ведеться у дві стадії: розробка проекту та оформлення робочої документації, в той же час якщо вантаж не є технічно складним, тоді процес проектування перевезення здійснюється у одну стадію, тобто розробка робочого проекту. Розробкою відповідних

технологічних рішень з перевезення цих типів вантажів займаються переважно авіакомпанії, а іноді і проектно-технологічні організації за дорученням замовника перевезення. Також роботи з розробки відповідних технологічних рішень можуть проводитися у координаційній взаємодії між авіакомпанією та замовником відповідного перевезення. Загалом, для здійснення успішного перевезення великовагових, негабаритних та довгомірних вантажів, на авіаційному виді транспорту, необхідно визначити прогнозу ефективність від перевезення, розробити відповідні технології та методики здійснення перевезення тощо. Також запорукою успіху при здійсненні таких перевезень є дотримання усіх норм безпечного транспортування цих вантажів, врахування габаритно-масових характеристик вантажу, місця розташування вантажовідправника та вантажоодержувача, терміни доставки. Крім того авіакомпаніями-експлуатантами розроблені спеціальні програмні продукти, що допомагають здійснювати завантаження великовагових, негабаритних вантажів у літаки. Удосконалення технологічного процесу обслуговування довгомірних, негабаритних та надважких вантажів у авіакомпаніях має базуватися на втіленні новітніх інформаційних технологій, зокрема і «Solid Works», а також введенні технічних, технологічних та організаційних інновацій. Система організації обслуговування довгомірних, негабаритних та надважких вантажів групою вантажних авіакомпаній чартерного типу включає в себе роботу у межах головних представництв авіакомпаній цієї групи вантажних авіакомпаній, центрів технічної підтримки у аеропортах м.м. Лейпциг (Німеччина) та Шарджа (ОАЕ), а також через організацію роботи спільних проектів групи вантажних авіакомпаній, при цьому використовується автоматизована система довгострокового і короткострокового планування, оперативного управління та обліку льотної роботи «Екіпаж», комплексне рішення для створення віртуальних настільних комп'ютерів на базі сервера Virtual Desktop Infrastructure «VDI», а також інформаційна система твердотілого параметричного асоціативного моделювання складних деталей «Solid Works».

Нами наголошується на тому, що Спільний проект Ruslan International створено для оптимізації рішень щодо обслуговування негабаритних та надважких вантажів та підвищення якості послуг обслуговування. Спільний проект Strategic Airlift Interim Solution спрямовано на обслуговування перевезень за контрактом НАТО різного роду операцій, передусім миротворчого та гуманітарного спрямування. Реалізація цього проекту дало можливість авіакомпаніям «Волга-Днепр» та «Авіалінії Антонова» надати надзвичайно якісні та своєчасні послуги з перевезення довгомірних, негабаритних та надважких вантажів з ряду країн Європи до країн Азії та Африки. Центри технічної підтримки в аеропорту м.м. Лейпциг (Німеччина) та Шарджа (ОАЕ) дають змогу організувати технічне обслуговування унікальних літаків типу Ан-124-100 у відриві від основного місця базування дотриманням високого рівня якості обслуговування та у найкоротші строки. Система «Екіпаж» дає змогу менеджеру рейсу літака проводити збір інформації щодо екіпажу, а саме планування робочого часу, відпочинку, оплати праці тощо, а комерційному та оперативному управління авіакомпаній здійснювати довгострокове та оперативне планування, льотному управлінню планувати льотну роботу, а також проводити аналіз інформації з метою стратегічного управління. Комплексне рішення для створення віртуальних настільних комп'ютерів на базі сервера Virtual Desktop Infrastructure «VDI» дає змогу менеджеру рейсу проводити поточний контроль за комерційною роботою по рейсу, а комерційному управлінню авіакомпанії проводити координацію роботи менеджера. Інформаційна система твердотілого параметричного асоціативного моделювання складних деталей «Solid Works» дає змогу проводити планування завантаження повітряного судна у процесі здійснення рейсу та зменшити, як часові так і фінансові витрати на проведення навантажувально-розвантажувальних операцій.

1. Інструкція з організації перевезень вантажів повітряним транспортом. – Наказ державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 02.11.2005. – № 822. 2. Матовников А. Н. Разработка процессов организации производства авиационных перевозок уникальных негабаритных грузов [Текст]: автореф. дис. ...к.т.н.: 05.02.22 / А. Н. Матовников. – Ульяновск., 2007 – 16 с. 3. Габрієлова Т. Ю. Удосконалена класифікація унікальних негабаритних

вантажів що перевозяться авіаційним транспортом [Текст] // 9-та міжнародна науково-практична конференція «Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики 2007» / Т. Ю. Габрієлова, С. Л. Литвиненко. – К.: Міністерство транспорту та зв'язку України, 2007. – С. 219-222. 4. Константинов А. С. Применение специальной погрузочной оснастки при перевозках уникальных грузов транспортным рамповым самолетом Ан-124-100 [Текст]: Новые технологии в авиационной: сборник научных трудов Ульяновского государственного технического университета / А. С. Константинов. – Ульяновск: УГТУ, 2002. – С. 92-95.

Н.О. Вацик

Національний університет “Львівська політехніка”

МІСЦЕ ВИТРАТ НА ЕКСПОРТНУ ДІЯЛЬНІСТЬ У СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ

© Вацик Н.О., 2011

З метою забезпечення стабільного функціонування і розвитку будь-якого підприємства, в т. ч. експортноорієнтованого, невід'ємним елементом, необхідним при провадженні виробничо-господарської та зовнішньоекономічної діяльності та ефективного управління нею з метою отримання максимальних результатів, досягнення високих показників економічної ефективності та результативності, є витрати. Перед кожним підприємством незалежно від сфери та профілю діяльності важливим у процесі управління постає питання визначення витрат, понесених на виробництво і реалізацію продукції, оплату праці адміністративного і виробничого персоналу, дослідження ринку, закупівлю обладнання, проведення рекламної кампанії, страхування, модифікацію та модернізацію товарів відповідно до потреб реальних та потенційних споживачів як внутрішнього, так і зовнішнього ринків, витрат на обслуговування зовнішньоекономічних операцій тощо.

В умовах глобалізації, посилення ролі міжнародних відносин, поглиблення міжнародного поділу праці особливого значення набуває місце національної економіки в системі міжнародних економічних відносин, яке визначається реалізацією діяльності суб'єктів господарювання в сфері зовнішньоекономічної діяльності. Одним із найсуттєвіших видів такої діяльності для будь-якої економіки, в т. ч. вітчизняної, є експорт (за даними Державного комітету статистики України у 2010 р. експорт вітчизняної продукції до країн світу збільшився на 29,8% порівняно з 2009 р. [1]). Експорт – це одне з основних понять, що характеризує міжнародний рух товарів та використовується для усестороннього аналізування міжнародної торгівлі будь-якої держави, сутність якого становить потік товарів, що передбачає їх продаж та вивезення за кордон з метою передавання у власність іноземному партнеру тощо [2, с. 22-23; 3 с. 52]. Саме експортні операції свідчать про включення держави у світове господарство і перспективи й можливості розвитку. З впевненістю можна стверджувати, що на даному етапі розвитку ринкових відносин лише продукція інноваційних підприємств користується значним попитом у іноземних споживачів, отже лише такі товари повинні експортуватись вітчизняними виробниками тощо.

Оскільки будь-яка діяльність, в т.ч. зовнішньоекономічна, супроводжується виникненням різного виду витрат, тому для прийняття ефективних обґрунтованих управлінських рішень у сфері експортних операцій особливо відчутним постає питання виділення витрат на експортну діяльність у окрему категорію і відповідно робить їх одним із найважливіших об'єктів системи управління експортною діяльністю. На жаль у сучасних літературних джерелах недостатньо висвітлені питання управління експортною діяльністю, зокрема питання щодо управління витратами такої діяльності. Витрати на експортну діяльність поняття, що не підлягало ретельному дослідженню з боку