

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**Національний авіаційний університет**

**VIII МІЖНАРОДНА НАУКОВА  
КОНФЕРЕНЦІЯ СТУДЕНТІВ  
ТА МОЛОДИХ УЧЕНИХ**

**«ПОЛІТ»**

**10-11 квітня 2008 року**

**Збірник тез**

**Том 3**

**Київ**

УДК 001.378-057.87(063)

ПОЛІТ: Збірник тез VIII міжнародної наукової конференції студентів та молодих учених. Т. 3. – К.: НАУ, 2008. – 482 с.

Збірник містить тези доповідей науково-дослідних робіт студентів та молодих учених.

Розрахований на широке коло фахівців, студентів, аспірантів та викладачів.

#### ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР

*Кулик М.С.*, ректор, доктор технічних наук, професор, заслужений діяч науки і техніки України, лауреат Державної премії України в галузі науки і техніки

#### ЗАСТУПНИК ГОЛОВНОГО РЕДАКТОРА

*Харченко В.П.*, проректор з наукової роботи, доктор технічних наук, професор, заслужений діяч науки і техніки України, лауреат Державної премії України в галузі науки і техніки

#### ВІДПОВІДАЛЬНИЙ СЕКРЕТАР

*Герашенко Л.В.*, завідувач сектора організації науково-дослідної діяльності студентів і молодих учених

*Рекомендовано до друку вченою радою Національного авіаційного університету (протокол № 3 від 19.03.2008 р.).*

© Національний авіаційний університет, 2008

*О.М. Атаманчук*, студент  
Національний авіаційний університет, Київ

#### ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ

Комплексною характеристикою спроможності підприємства до інноваційної діяльності є його інноваційний потенціал. Існують різні підходи до тлумачення поняття інноваційний потенціал. Але більшість керується так званим ресурсним підходом, тобто уявляє інноваційний потенціал як сукупність ресурсів, виділяючи при цьому такі його елементи, як кадрова, інформаційно-технологічна, організаційна й матеріально-технічна складові. Okремо можна виділити фінансові ресурси, які забезпечують умови реалізації інших елементів і виконують роль їх кількісної міри. Фінансова складова інноваційного потенціалу забезпечує надходження грошей для виконання інноваційних процесів, створює стимули і умови для розробки інновацій, впливає на вибір тематики інноваційних проєктів відповідно до потреб функціонування і розвитку самої інноваційної сфери.

Матеріально-технічні ресурси є речовинною основою інноваційного потенціалу, визначають його техніко-технологічну базу, впливають на масштаби й темп інноваційної діяльності. Формування інноваційного потенціалу може бути ускладнене їх одержанням. Тому актуально, особливо в наших умовах, орієнтуватися на створення не матеріаломістких нововведень, що дасть змогу максимально комплексно використовувати наявну сировинну базу.

Кадрова складова інноваційного потенціалу може характеризуватися такими показниками, як загальна чисельність працівників, структурний розподіл чисельності персоналу за видами діяльності, за кваліфікаційними групами. Важливим фактором є ставлення робітників до інноваційних процесів, розвиток їх свідомого бажання вкладати свої знання й навички в інноваційну сферу.

Усі складові частини, що мають вплив на розвиток інновацій, мають бути узгоджені між собою і виконувати певні функції згідно з механізмом їх використання, який розробляється у надрах інноваційного менеджменту підприємства. Розгляд потенціалу лише як сукупності ресурсів і можливостей їх використання є обмеженим. Таке уявлення про нього не враховує цільової характеристики цієї категорії. Використання ресурсів завжди є цілеспрямованим і певним чином організованим для реалізації потреб суспільства й суб'єктів господарювання. Цілями інноваційної діяльності можуть бути виживання підприємства й збереження ніші на ринку, збільшення конкурентоспроможності продукції, експансії, збільшення прибутку тощо. До інноваційного потенціалу також має належати поняття, яке характеризує внутрішню можливість самого інноваційного середовища, у котрому перебуває підприємство, здійснювати цілеспрямовану діяльність із залучення конкретних господарських ресурсів, з їхньої раціональної переробки для формування інноваційного продукту.

Слід враховувати й зовнішні економічні фактори, що впливають на інноваційний потенціал, такі, як державна інноваційна політика, політика кредитних установ, конкурентні стратегії споживачів, постачальників, фінансових посередників тощо. Отже, можна вважати, що інноваційний потенціал складає ядро загального економічного потенціалу підприємства.

УДК 656.61:338.467 (043.2)

І.С. Пузирьова, студент  
Національний авіаційний університет, Київ

### АГЕНТУВАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН

Морське агентування в його широкому розумінні як сприяння адміністрації судна у виконанні всіх обов'язків в порту і захист інтересів судновласника за його дорученням і від його імені, є однією з найважливіших послуг, що надаються в процесі торгівельного мореплавання. Сьогодні морське агентування - дуже складний інститут морського господарства і права. Перш за все - це економічна категорія, бо передбачає певну господарську діяльність при обміні товарів в процесі їх морського перевезення. Проблема вдосконалення агентування і його правового регулювання є украй актуальною у вельому. Морський агент виконує різні формальності, пов'язані з прибуттям судна в порт, перебуванням там і виходом з порту, надає допомогу капітанові судна у встановленні контактів з портовими, місцевими властями і в організації постачання судна і його обслуговування в порту, оформляє документи на вантаж, інкасує фрахт і інші суми що належать судновласникові по вимогах, витікаючих з договору морського перевезення вантажу, оплачує витрати, пов'язані з перебуванням судна в порту, приваблює вантажі для лінійних перевезень і так далі.

На сучасному етапі розвитку суспільства споживачі транспортних послуг постійно стикаються з проблемою вибору перевізників, експедиторських компаній, митних брокерів і тому подібне. Ринок представників цього виду послуг величезний і забезпечити чітку взаємодію всіх учасників транспортного процесу досить складно. Використовуючи територіальні переваги пропонуються оптимальні схеми перевезень зовнішньоторговельних вантажів, виходячи з умов запродажних контрактів і поточних потреб, включаючи перевезення по схемі «від дверей до дверей». Відділ логістики готовий надати клієнтам повний спектр супутніх послуг, а саме: стаффіровка/расформурвання контейнерів; послуги митного брокера, сертифікація вантажів в системі Укрспроскладські послуги, консультації за транспортними умовами запродажних контрактів, страхування вантажів. Схема агентування судів включає декілька етапів: судовласник або фрахтовальщик чартер партії подає запит декільком агентуючим компаніям по наданні послуг, вони у свою чергу висилають судновласникові пропозиції по агентуванню його судна, з яких обирається найбільш вигідний варіант. В ході своєї діяльності агентуючі компанії співпрацюють з: адміністрацією порту; прикордонними службами; митницею; санітарними властями.

Основні цілі і завдання Асоціація Морських Агентств України згідно з її статутом, полягають в захисті законних інтересів її членів, усілякому сприянню у формуванні, зміцненні цивілізованого, заснованого на строгому дотриманні законів і норм ділової етики ринку, високоякісних агентських послуг в Україні, як необхідної умови поступового розвитку національної транспортної системи.

УДК 65.012.34 (043.2)

Ю.С. Ремига, студент  
Національний авіаційний університет, Київ

### ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА УКРАЇНСЬКОМУ РИНКУ

Українське сьогодні характеризується тим, що більшість компаній на ринку послуг можуть запропонувати споживачеві повний спектр необхідних послуг, особливо включаючи логістичні. Саме поняття логістики на Україні з'явилося не так давно, але менталітет підприємців вже досяг того рівня, коли логістику розуміють не лише як транспортні перевезення чи надання складських послуг. Таким чином, можемо констатувати той факт, що український ринок послуг крок за кроком наближається до європейських стандартів, оскільки компанії починають враховувати всі чинники процесу управління ланцюгом поставок.

Здійснено аналіз методології логістики при вивченні процесів виробництва та розподілу матеріальних благ за допомогою фактору ефективного використання обмежених ресурсів, фактору ефективності їх руху, факторів простору та часу.

Проаналізовано динамічний розвиток українського логістичного ринку, який свідчить, що підприємства намагаються якнайповніше задовольнити потреби і бажання споживачів при використанні повного комплексу надання логістичних послуг, використовуючи сучасні інформаційні технології та технічне обладнання, досвід провідних іноземних компаній, розширюючи масштаби своєї діяльності для підвищення рентабельності та інших економічних показників, характеризуючи їх конкурентоспроможність.

Визначено, що до логістичних компаній (які тільки претендують на надання комплексних логістичних послуг, при цьому роблять ставку на автотранспортну складову своєї діяльності) можна віднести найбільші автотранспортні підприємства України з сфери міжнародних автоперевезень. «Рapid», транспортно-експедиторський відділ концерну «Укрпромінвест», «Орлантранс», «Каматранссервіс», LAA Trans, «Райз», Український центр логістики (колишня фірма «Ост-Вест-експрес») та інші. Такі компанії, маючи в своєму розпорядженні сотенний парк сучасних автопоїздів, митні складські ліцензійні склади, ремонтні бокси, надають повний спектр послуг (перевезення і експедиція, ремонт і технічне обслуговування).

Зроблено висновок, що основними бар'єрами динамічного розвитку українського логістичного потенціалу виступають:

- дефіцит термінальних, транспортно-логістичних і складських комплексів середнього і високого класу;
- низька швидкість проходження товарних потоків;
- відсутність пропозиції комплексної транспортно-логістичної послуги для забезпечення міжнародних, міжрегіональних і внутрішньорегіональних перевезень;
- недостатність інтеграції інформаційних і програмно-обчислювальних комплексів, відсутність координації між видами транспорту і клієнтами при організації мультимодальних і змішаних перевезень вантажів.

Наукове видання

VIII МІЖНАРОДНА НАУКОВА  
КОНФЕРЕНЦІЯ СТУДЕНТІВ  
ТА МОЛОДИХ УЧЕНИХ  
«ПОЛІТ»

10-11 квітня 2008 року  
Збірник тез  
Том 3

*Тези надруковані в авторській редакції однією із трьох робочих мов конференції:  
українською, російською, англійською*

Підп. до друку 24.07.08. Формат 60×84/16. Папір офс.  
Офс. друк. Ум. друк. арк. 28,13. Обл.-вид. арк. 30,25  
Тираж 100 пр. Замовлення № 142-1.

Видавництво НАУ  
03680. Київ-680, проспект Космонавта Комарова, 1.

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру ДК № 977 від 05.07.2002.