

## АНАЛІЗ ЧИННИКІВ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ ІНСТРУМЕНТІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ГАЗОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Н. М. Лінчевська, О. Г. Дзьоба*

*ТОВ «Газпромзбут Україна», 04053, м. Київ, вул. Артема, 26в, тел. (050)4134817*

*e-mail: linchevska@i.ua;*

*ІФНТУНГ, 76019, м. Івано-Франківськ, вул. Карпатська, 15, тел. (0342)724717*

*e-mail: odzoba@nung.edu.ua*

**Анотація.** Запропоновано методичні підходи до систематизації чинників, що впливають на інноваційний розвиток газотранспортних підприємств, сформовано перелік організаційно-економічних інструментів інноваційного розвитку на основі процесуального підходу та досліджено ефективність їх використання на діючих підприємствах. Окреслено перспективи та визначено пріоритети застосування сучасних інструментів забезпечення інноваційного розвитку в умовах зростаючої нестабільності чинників зовнішнього середовища.

**Ключові слова:** інноваційний розвиток, газотранспортні підприємства, мікрорівень, організаційно-економічні інструменти, пріоритети.

**Аннотация.** Предложены методические подходы к систематизации факторов, влияющих на инновационное развитие газотранспортных предприятий, сформирован перечень организационно-экономических инструментов инновационного развития на основе процессуального подхода и исследована эффективность их использования на действующих предприятиях. Определены перспективы и приоритеты использования современных инструментов обеспечения инновационного развития в условиях возрастающей нестабильности факторов внешней среды.

**Ключевые слова:** инновационное развитие, газотранспортные предприятия, микроуровень, организационно-экономические инструменты, приоритеты.

**Annotation.** Methodological approaches to systematize the factors that influence on the innovative development of gas transportation companies were offered, the list of organizational and economic tools of innovative development based on the process approach was formed and effectiveness of its using in existing companies was investigated. Perspectives were outlined and priorities of using of modern support tools of innovative development conditions of increasingly unstable environmental factors were identified.

**Key words:** innovation development, gas transportation companies, micro level, organizational and economic tools, priorities.

**Постановка проблеми.** Дослідженнями багатьох вітчизняних та зарубіжних науковців доведено, що одним із найбільш ефективних шляхів розвитку як окремих організацій (підприємств та установ), так і національних економік є інноваційний. Орієнтація на інноваційний вектор розвитку дозволяє не лише забезпечити відповідність внутрішніх умов розвитку зовнішнім (адаптуватися до змін умов господарювання), але й програмувати ці зміни у вигідному для суб'єкта господарювання напрямі, наприклад, задавати певні стандарти характеристик продукції, технологій її виготовлення та споживання тощо [1, с. 100]. За цих умов інноваційно-сприятливе середовище як на національному рівні, так і на рівні окремого підприємства стає важливою конкурентною перевагою, оскільки орієнтує всі сторони їх діяльності на безперервне створення і комерціалізацію інновацій, що, у свою чергу, дозволяє ефективніше, ніж конкуренти, задовольняти фактичні і потенційні запити споживачів, формувати та освоювати нові ринки чи їх сегменти тощо. Саме тому набуває особливої актуальності проблема розроблення ефективного механізму та інструментів забезпечення інноваційного розвитку підприємств чи організацій.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Сьогодні у науково-інформаційному просторі наявна достатньо велика кількість наукових праць, в яких досліджуються питання інноваційного розвитку як на рівні окремого господарюючого суб'єкта, так і на рівні національної економіки в цілому, і які формують потужне науково-теоретичне підґрунтя нашого дослідження. Найбільш ґрунтовні та системні дослідження інноваційної проблематики, у тому числі інструментів та механізму управління інноваційною діяльністю, можна зустріти в роботах таких вітчизняних вчених, як О. Амоша [2], В. Геєць [3], С. Ілляшенко [4; 5], Г. Калитич [6], О. Лапко [7], М. Меркулов [8], Л. Федулова [9] та інші.

Серед зарубіжних дослідників, які здійснили значний вклад у розвиток теорії інновацій, варто відзначити П. Друкера [10], П. Завліна [11], Г. Ковальова [12], Б. Санто [13], П. Шеко [14], Й. Шумпетера [15] та інших.

Проте, незважаючи на значну кількість публікацій у частині дослідження різноманітних аспектів інноваційного розвитку промислових підприємств, питання формування ефективного механізму управління інноваційно-інвестиційною діяльністю суб'єктів господарювання та його окремих складових, включно із конкретними організаційно-економічними інструментами забезпечення інноваційного розвитку, продовжує залишатися актуальним, особливо в умовах

загострення кризових явищ в економічній та політичній сферах, посилення конкуренції на енергетичних ринках, зростаючої нестабільності чинників зовнішнього середовища.

**Постановка завдання.** Метою статті є дослідження та систематизація чинників макро-, мезо- та мікрорівня, що впливають на інноваційний розвиток, а також оцінка пріоритетності розробки (впровадження) і використання організаційно-економічних інструментів інноваційного розвитку газотранспортних підприємств.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Газотранспортні підприємства в контексті інноваційного розвитку є особливими об'єктами, оскільки їх «інноваційність» напряму не пов'язана з продукцією – газотранспортною послугою, яка є статичною за своєю природою, характеризується тривалим життєвим циклом та незмінністю сутності [16, с. 216]. А отже, потенціал інноваційного розвитку цих підприємств необхідно формувати насамперед опираючись на технологічні та організаційно-управлінські інновації. При цьому вибір правильної траєкторії інноваційного розвитку, як і можливих організаційно-економічних інструментів його забезпечення, значною мірою залежить від зовнішніх чинників макроекономічної природи, які впродовж останніх 20 років існування української держави мали здебільшого негативну спрямованість. Якщо розглядати особливості формування інноваційного середовища країни з позицій теорії Й. Шумпетера, зокрема ґрунтуючись на положенні про «творчу руйнацію», то процес економічних перетворень в Україні, пов'язаних із заміною застарілих форм та методів господарювання на нові, більш прогресивні надзвичайно затягнувся [17]. Повільно відбуваються процеси структурних реформ, технологічних трансформацій, формування нових виробництв та галузей тощо. Все це знаходить своє відображення на рівні як економіки в цілому, так і її окремих секторів, у тому числі й енергетики, нафтогазового комплексу, газової галузі, газотранспортних підприємств і впливає на інтенсивність інноваційних процесів.

Низька інноваційна активність діяльності газотранспортних підприємств України обумовлена дією багатьох чинників внутрішньої і зовнішньої природи, які можна систематизувати за такими рівнями, як макро-, мезо- та мікроекономічний.

Макроекономічний рівень забезпечення інноваційного розвитку газотранспортних підприємств асоціюється насамперед із формуванням та реалізацією державної інноваційної політики, інституційним забезпеченням інноваційної діяльності, ефективною реалізацією методів та засобів впливу держави на інноваційні процеси. Однак із великою вірогідністю можна стверджувати, що за жодним із напрямків макроекономічного рівня забезпечення інноваційного розвитку газотранспортних підприємств за більш ніж два десятиліття існування незалежної української держави не було зроблено реальних системних кроків. Так, не було сформовано життєздатної та ефективної державної інноваційної політики, яка б відповідала потребам розвитку газотранспортної галузі і на основі якої окремі газотранспортні підприємства могли б формувати власні стратегії інноваційного розвитку. Окремі спроби сформувати таку політику в процесі розроблення державних енергетичних стратегій та концепцій у 2005, 2009 та 2011 роках [18; 19] засвідчили, що зазначені стратегії формувалися на базі неповної інформації, не враховували впливу цілого ряду зовнішніх чинників, зокрема особливостей розвитку глобальних та регіональних газових ринків, зростання міждержавної конкуренції у сфері транзиту природного газу, загострення політичного протистояння, невизнання окремими країнами європейського енергетичного законодавства, інших ризиків та загроз [20; 21], а тому давали невірні прогнози та довгострокові орієнтири, що не сприяло забезпеченню необхідного інноваційного розвитку підприємств газової галузі.

До визначальних факторів макrorівня, які впливають на формування державної інноваційної політики можна віднести такі: 1) рівень вилучення первинних доходів; 2) ринкова інфраструктура; 3) законодавство; 4) інтеграція науки і виробництва; 5) конкурентоспроможність технологій; 6) рівень економічного розвитку. Характеризуючи більш детально вплив наведених інструментів макроекономічного забезпечення інноваційного розвитку газотранспортних підприємств зазначимо наступне. Для підприємств газотранспортної галузі характерний високий рівень централізації державного управління з надмірно високою часткою вилучення виробленого доходу через податкову систему та різного роду платежі до бюджету, що зменшує накопичення підприємств в цілому, а також її частини, спрямованої на оновлення продукції та технологічних процесів, проведення НДДКР. Тому такий підхід мав би передбачати використання централізованих державних інвестицій для вирішення проблем технічної модернізації, реконструкції, інноваційного розвитку газотранспортних підприємств, однак, як свідчать фактичні дані, впродовж тривалого періоду таких централізованих інвестицій на підприємства газової галузі поступало явно недостатньо. З іншого боку, залучення приватних інвестицій для цілей інноваційного розвитку стримувалося державним майновим статусом газотранспортних підприємств та відсутністю дієвих механізмів стимулювання приватних інвесторів.

Важливим чинником активізації інноваційних процесів є стан ринкової інституційної інфраструктури (грошово-кредитного, фондового ринків, страхових, пенсійних і інвестиційних фондів), який може гальмувати або, навпаки, прискорювати розвиток ринку інноваційної продукції, оскільки матеріалізація ідей і винаходів вимагає вкладення значних коштів. Основними важелями їх формування є довгострокові кредити, а також механізм ринку цінних паперів, однак і тут ми можемо констатувати здебільшого негативний вплив цих чинників з огляду на високу вартість довгострокових кредитів, небажання банківських структур їх надавати, нерозвинутість

ринку цінних паперів, неефективність контролю за використанням цих ресурсів в умовах діючої системи менеджменту газотранспортних підприємств.

Що стосується законодавчого забезпечення інноваційних процесів, зокрема в частині патентно-ліцензійного законодавства, то формування його ще далеко від завершення і також стримує інноваційну активність на рівні господарюючих суб'єктів. Адже ринок ліцензій - це одна з основних форм існування ринку науково-технічної продукції, і якщо в економічній системі немає патентів і ліцензій або ж відсутні надійні механізми їх обліку, реєстрації, видачі, захисту, то розвинутого ринку науково-технічної продукції також немає, оскільки відсутні основні правові форми ринкового передавання інтелектуального продукту.

Важливим фактором, що впливає на характер ринку науково-технічної продукції та інноваційну активність підприємств, є переважаюча форма організації НДДКР, пов'язана з рівнем інтеграції науки і виробництва. Тут можуть застосовуватися найрізноманітніші форми такої інтеграції, крайніми з яких є наукова діяльність у складі виробничих одиниць або ж поза такими. За превалювання першої форми зазвичай створюється інтелектуальний продукт у технологічно завершеній формі, як правило, апробований у виробництві. Проте такий продукт здебільшого має меншу новизну і прогресивність. Якщо ж науково-технічний продукт створюється самостійною науковою організацією, то його прогресивність і новизна зазвичай вищі, хоча такий продукт вимагатиме додаткових витрат і коштів і часу для його адаптації до умов виробництва. Характеризуючи існуючий рівень інтеграції науки і виробництва в межах газотранспортної галузі можна констатувати, що впродовж останніх 20 років тривали процеси послаблення та поступового руйнування таких усталених зв'язків як між академічною наукою (науково дослідними інститутами НАН України) та підприємствами газової галузі, так і між університетською наукою та виробництвом. Основними причинами цих процесів було значне скорочення обсягів державного замовлення на виконання науково-дослідних робіт закладами академічної та університетської науки, а також відсутність замовлення і фінансування таких робіт зі сторони виробничих структур. Останнє обумовлене непрозорістю використання коштів державними газотранспортними підприємствами, відсутністю дієвого контролю за фінансовими потоками, наявністю корупційних схем при використанні коштів на проведення НДДКР.

Ще одним важливим чинником інноваційного розвитку газотранспортних підприємств з позицій макроекономічного регулювання, є конкурентоспроможність інтелектуального продукту на світовому ринку і тут мова йде, насамперед, про конкурентоспроможність та ефективність вітчизняних технологій транспортування і зберігання природного газу та технологій управління і логістики газотранспортних потоків. Зниження рівня технологічної конкурентоспроможності, яка проявляється у низькій енергетичній ефективності, високих витратах технологічного газу, зниженні надійності газопостачання та підвищенні рівня аварійності вже сьогодні негативно позначається на показниках виробничо-господарської діяльності газотранспортних підприємств (падіння обсягів транзиту, зростання експлуатаційних витрат, падіння прибутковості тощо), а тому вимагає перегляду та удосконалення інструментарію засобів державного регулювання, які б стимулювали інноваційну діяльність, націлену на підвищення рівня технологічної конкурентоспроможності газотранспортних підприємств.

Рівень економічного розвитку країни також справляє значний вплив на процеси інноваційного розвитку як цілих галузей, так і окремих виробництв і тут прослідковується такі закономірності:

- падіння рівня економічного розвитку призводить до зниження доходів держави, а отже, і її витрат на науку;
- зменшення витрат на науку веде до звуження державного ринку науково-технічної продукції;
- падіння обсягів виробництва і дефіцит держбюджету ведуть до інфляції, здорожчання кредитів, що негативно позначається на ринку довгострокових проектів НДДКР, які є, як правило, високотехнологічними і найперспективнішими.

Таким чином, можна стверджувати, що падіння рівня економічного розвитку країни на пряму впливає на стан газотранспортних підприємств, економічні результати їх діяльності та рівень інноваційно-інвестиційної активності.

Характеризуючи організаційно-економічні передумови формування інноваційно-сприятливого середовища на газотранспортних підприємствах зазначимо, що макроекономічні чинники в даний час виступають здебільшого як стримуючі фактори.

Основою систематизації чинників мезорівня, на наш погляд, має бути виділення таких базових груп, як організаційно-управлінські, інфраструктурні, фінансові, інформаційні. Такий підхід дозволяє більш обґрунтовано підійти до ідентифікації проблем інноваційного розвитку підприємств галузі та виокремлення і подальшого дослідження організаційно-економічних інструментів забезпечення такого розвитку.

Серед найбільш вагомих організаційно-управлінських чинників мезорівня ми б виділили організаційно-структурні, пов'язані з існуючими організаційними структурами у нафтогазовому комплексі, починаючи від НАК «Нафтогаз України» і завершуючи низовими структурами на рівні лінійних виробничих управлінь магістральних газопроводів, а також управлінські, які відображають особливості побудови галузевої системи управління та базуються на певних принципах, виконуваних функціях, управлінських технологіях та розподілі повноважень і відповідальності на різних рівнях ієрархії управлінських структур.

До важливих інфраструктурних чинників мезорівня ми відносимо рівень розвитку інноваційно-забезпечуючої інфраструктури (галузеві науково-дослідні інститути, дослідницькі центри, технопарки, наукові лабораторії, дослідно-експериментальні виробництва, центри трансферу технологій, науково-дослідницькі кластери), рівень розвитку сервісної інфраструктури (сервісні та інжинірингові компанії, консалтингові центри), кадрове забезпечення підприємств галузі (навчальні заклади, центри підвищення кваліфікації, заклади професійно-технічної підготовки кадрів, центри обміну передовим досвідом).

До найбільш важливих фінансових чинників ми відносимо рівень фінансового забезпечення потреб розвитку галузі, ціноутворення на продукцію підприємств галузі, стан і умови залучення кредитних ресурсів, наявність особливих умов та пільг при фінансуванні інноваційних проектів тощо.

Що стосується групи інформаційних чинників забезпечення інноваційного розвитку на мезорівні, то необхідно зауважити невинне зростання їх впливу в силу бурхливого розвитку інформаційних технологій та постійного накопичення інформації. Виділяємо такі, як рівень структурування галузевого інформаційного простору, наявність та рівень розвитку галузевих баз даних, наявність та ефективність систем оптимізації використання інформаційних ресурсів, систем моніторингу діяльності підприємств галузі, рівень інтегрованості систем вироблення та прийняття рішень з системами інформаційного забезпечення тощо.

Проведені нами дослідження дозволили ідентифікувати та класифікувати чинники мікрорівня – рівня газотранспортного підприємства, які прямо або ж опосередковано впливають чи, в той чи інший спосіб, визначають спрямованість інноваційних процесів та формують вектор інноваційного розвитку підприємства, рис. 1. Так, природні чинники, до яких ми відносимо інженерно-геологічні, економіко-географічні та кліматичні, впливають на характер технічних і технологічних рішень, які необхідно приймати в процесі будівництва, експлуатації, реконструкції, модернізації лінійної частини трубопроводів та наземних об'єктів. Зокрема мова йде про необхідність прийняття неординарних та інноваційних за своєю природою рішень при прокладанні трубопроводів у гірській місцевості, перетині ними природних та штучних перешкод, проходженні через заболочені ділянки тощо.

Сукупність техніко-технологічних чинників особливо відчутно впливає на зміст та спрямованість інноваційних процесів, а в умовах загострення міждержавної конкуренції на ринку газотранспортних послуг такі чинники, як технічний рівень технологічного обладнання та надійність його роботи виходять на передній план, вимагаючи першочергової концентрації ресурсів для забезпечення інноваційного розвитку газотранспортних підприємств саме в цьому напрямку.

Група організаційно-економічних чинників безпосередньо впливає на стан та ефективність інноваційної діяльності підприємства і тут до найбільш значимих чинників ми відносимо: організаційно-виробничу структуру підприємства; наявність, склад і структуру підрозділів інноваційного спрямування; організацію і планування інноваційної діяльності на підприємстві; рівень концентрації та спеціалізації виробництва. Особливістю чинників цієї групи є те, що інноваційні заходи, спрямовані на їх удосконалення, здебільшого не потребують значних фінансових ресурсів, а можуть реалізовуватися через управлінські дії.

Ефективність інноваційних процесів безпосередньо залежить від таких соціально-економічних чинників, як кваліфікаційний рівень персоналу, стимулювання та мотивація праці на підприємстві, умови праці та безпека життєдіяльності, і, як свідчать чисельні публікації, вказані чинники забезпечують значну частину потенціалу інноваційного розвитку підприємства.

Група фінансових чинників мікрорівня визначає потенційну фінансову спроможність підприємства здійснювати інвестування інноваційних проектів. До таких значимих чинників ми відносимо: організацію і планування фінансового забезпечення; фінансовий стан підприємства; ціноутворення на продукцію підприємства; стан і умови залучення кредитних ресурсів; наявність особливих умов та пільг при фінансуванні інноваційних проектів.

Що ж стосується інформаційних чинників, то в епоху інформаційної революції їх роль все більше зростає, а стан інформаційного забезпечення потреб інноваційного розвитку підприємств на пряму впливає на їх здатність до вироблення та впровадження інноваційних рішень.

Зазначимо, що вибір стратегії інноваційного розвитку газотранспортного підприємства залежатиме від етапу його життєвого циклу, стану його матеріально-технічної бази, ефективності системи управління, стану підсистем, які забезпечують його інноваційний розвиток (інформаційно-аналітичної, фінансової), а також сукупності чинників зовнішнього середовища. Виходячи із того, що система інноваційного менеджменту є підсистемою більш загальної системи менеджменту підприємства, то з позицій процесуального підходу вона зорієнтована на виконання таких основних управлінських функцій, як планування, організування, мотивування та контроль. Таким чином, можна виділити і основні організаційно-економічні інструменти забезпечення інноваційного розвитку газотранспортних підприємств. Так, на стадії планування особливо актуальними видаються інструменти: стратегічного планування інноваційного розвитку на базі формування актуального набору стратегічних альтернатив, зорієнтованих насамперед на техніко-технологічну сферу; теоретико-методологічного обґрунтування інноваційно-інвестиційних проектів з урахуванням специфічних ризиків; бізнес-планування інноваційно-інвестиційних проектів; реінжинірингу бізнес-процесів; планування фінансового забезпечення

інноваційного розвитку; удосконалення ціноутворення на послуги газотранспортних підприємств. На стадії організування інноваційної діяльності такими основними інструментами, на наш погляд, повинні бути: удосконалення організаційних структур газотранспортних підприємств з упорядкуванням чисельності і функцій допоміжних і обслуговуючих підрозділів та створенням нових інноваційних підрозділів з делегуванням відповідних функцій та перерозподілом відповідальності; удосконалення організації праці у всіх структурних підрозділах підприємств на інноваційній основі, радикальний перегляд діючих норм і нормативів затрат праці, посадових і робочих інструкцій, кваліфікаційних характеристик, схем організації і виконання робіт тощо; удосконалення нормативно-правового забезпечення шляхом розроблення внутрішніх регламентуючих документів, у тому числі правил, вимог, технологічних карт, стандартів підприємства; розроблення та впровадження реальних, а не фіктивних систем управління якістю виробництва.



Рисунок 1 – Класифікація факторів, що визначають забезпечення інноваційного розвитку газотранспортних підприємств на мікрорівні

Джерело: розроблено авторами

Щодо потенційних інструментів забезпечення інноваційного розвитку, які асоціюються із виконанням функції мотивації, то тут ми б виділили сукупність сучасних мотиваційних інструментів, що базуються на теоретичних розробках та поглядах Абрахама Маслоу (ієрархія людських потреб), Дугласа МакГрегора (теорії X та Y), Вільяма Оучі (теорія Z), Фредеріка Герцберга (двофакторна теорія мотивації), Девіда МакКлелланда (трирівнева теорія потреб), Віктора Врума (теорія очікувань), Джона Адамса (теорія справедливості), Едвіна Лока (теорія постановки цілей), Л. Портера-Е.Лоулера (поєднання теорій очікувань та справедливості), Берреса Скіннера (теорія підкріплення) та інших у поєднанні з традиційними вітчизняними підходами. Проте аналіз реального стану та дієвості існуючих підходів до мотивації персоналу газотранспортних підприємств з позицій стимулювання саме інноваційної діяльності свідчить про доволі низьку їх ефективність, незнання та невміння керівників практично всіх рівнів управління раціонально застосовувати сучасні технології мотивації, що обумовлює необхідність удосконалення системи мотивації на підприємствах.

Контроль як важлива функція управління підприємством загалом та його інноваційним розвитком зокрема полягає у забезпеченні досягнення цілей. Згідно із всталеними поглядами процес контролю складається із встановлення стандартів, вимірювання фактично досягнутих результатів і проведення коригувань в тому випадку, якщо досягнуті результати істотно відізняються від встановлених стандартів. Основними інструментами забезпечення інноваційного розвитку в процесі реалізації функції контролю з урахуванням специфіки газотранспортних підприємств мають бути технічний, енергетичний, екологічний та фінансовий контроль.

Проведений аналіз рівня використання організаційно-економічних інструментів забезпечення інноваційного розвитку газотранспортних підприємств на прикладі УМГ «Київтрансгаз», «Львівтрансгаз» та «Прикарпаттрансгаз» в розрізі окремих функцій управління дозволив оцінити існуючий стан та визначити доцільність та напрямки їх розвитку і удосконалення, табл. 1.

**Таблиця 1 - Використання організаційно-економічних інструментів інноваційного розвитку газотранспортних підприємств в розрізі основних управлінських функцій**

Функції управління	Інструменти		Рівень використання (відносна оцінка)		Коефіцієнт зростання
			існуючий	необхідний	
Планування	1	Стратегічне планування інноваційного розвитку на базі стратегічних альтернатив	20	65	3,25
	2	Методологія ТЕО інноваційно-інвестиційних проектів з урахуванням специфічних ризиків	2	57	28,5
	3	Бізнес-планування інноваційно-інвестиційних проектів	2	31	15,5
	4	Реінжиніринг бізнес-процесів	5	42	8,4
	5	Сучасні методи фінансового планування	27	83	3,07
Організування	6	Формування сучасних організаційних структур газотранспортних підприємств	32	64	2,0
	7	Створення у структурі підприємства спеціалізованих інноваційних підрозділів	3	24	8,0
	8	Застосування сучасних методик делегування повноважень та розподілу відповідальності	16	37	2,31
	9	Раціональна організація праці	46	51	1,11
Мотивування	10	Нормативно-правове забезпечення	57	68	1,19
	11	Традиційні підходи щодо матеріального і морального стимулювання (заробітна плата, квартальне та річне преміювання, допомога на оздоровлення, подяки та трудові відзнаки тощо)	54	100	1,85
Контроль	12	Сучасні підходи на основі змістовних та процесуальних теорій мотивації	9	83	9,22
	13	Централізований	64	96	1,5
	14	Децентралізований	18	45	2,5
	15	Технічний	67	98	1,46
	16	Енергетичний	36	75	2,08
	17	Екологічний	41	83	2,02
	18	Фінансовий	35	92	2,63

*Джерело: складено авторами за результатами експертного оцінювання*

Оцінюючи отримані результати потрібно зазначити, що на думку респондентів найбільш повно використовуються такі інструменти, як централізований (64) та технічний (67) контроль, нормативно-правові засоби (57) та традиційні засоби матеріального і морального стимулювання працівників (54). На рівні, близькому до середнього, застосовується інструментарій раціональної організації праці (46) та екологічного контролю (41). На рівні нижче середнього використовуються засоби енергетичного (36) та фінансового (35) контролю, формування сучасних організаційних структур (32), фінансового планування (27), стратегічного планування інноваційного розвитку на базі стратегічних альтернатив (20), децентралізованого контролю (18), делегування повноважень та розподілу відповідальності (16). Надзвичайно низьким, на думку респондентів, є існуючий рівень використання таких інструментів, як сучасні підходи до мотивації персоналу на основі змістовних та процесуальних теорій (9), створення спеціалізованих інноваційних підрозділів (3), реінжинірингу бізнес-процесів (5), ТЕО інноваційно-інвестиційних проектів з урахуванням специфічних ризиків (2), бізнес-планування інноваційно-інвестиційних проектів (2).

Сукупність коефіцієнтів зростання дозволяє сформувати вектор концентрації зусиль щодо впровадження та використання окремих організаційно-економічних інструментів забезпечення інноваційного розвитку газотранспортних підприємств для чого необхідно визначити вагові коефіцієнти методом попарного порівняння та розрахувати індекси пріоритетності розробки (впровадження) і використання інструментів забезпечення інноваційного розвитку газотранспортних підприємств, табл. 2, за формулою

$$I_{npi} = \frac{K_{zpi} \cdot K_{vagi}}{\sum_{i=1}^n (K_{zpi} \cdot K_{vagi})}$$

де  $K_{zpi}$  - коефіцієнт зростання, розрахований для  $i$ -го інструмента;  $K_{vagi}$  - ваговий коефіцієнт  $i$ -го інструмента забезпечення інноваційного розвитку.

**Таблиця 2 - Індекси пріоритетності розробки (впровадження) і використання організаційно-економічних інструментів інноваційного розвитку газотранспортних підприємств**

№ інструмента	Інструменти	Індекс пріоритетності розробки (впровадження) і використання	Рейтинг
2	Методологія ТЕО інноваційно-інвестиційних проектів з урахуванням специфічних ризиків	33,78	1
12	Сучасні підходи на основі змістовних та процесуальних теорій мотивації	12,15	2
4	Реінжиніринг бізнес-процесів	11,07	3
7	Створення у структурі підприємства спеціалізованих інноваційних підрозділів	7,38	4
1	Стратегічне планування інноваційного розвитку на базі стратегічних альтернатив	7,28	5
18	Фінансовий контроль	4,16	6
3	Бізнес-планування інноваційно-інвестиційних проектів	4,09	7
13	Централізований контроль	3,16	8
5	Сучасні методи фінансового планування	2,83	9
6	Формування сучасних організаційних структур газотранспортних підприємств	2,64	10
16	Енергетичний контроль	2,19	11
11	Традиційні підходи щодо матеріального і морального стимулювання (заробітна плата, квартальне та річне преміювання, допомога на оздоровлення, подяки та трудові відзнаки тощо)	1,95	12
15	Технічний контроль	1,92	13
17	Екологічний контроль	1,86	14
10	Нормативно-правове забезпечення	1,73	15
9	Раціональна організація праці	0,87	16
8	Застосування сучасних методик делегування повноважень та розподілу відповідальності	0,61	17
14	Децентралізований контроль	0,33	18

*Джерело: розробка авторів*

16. Дзьоба О.Г. Особливості управління інноваційним розвитком підприємств системи газозабезпечення / О.Г. Дзьоба // Сталий розвиток економіки. Всеукраїнський науково-виробничий журнал. №3 (20), 2013. – С.216-220.
17. Єгоров І. Проблеми “творчої руйнації” та розвитку економіки у незалежній Україні / І. Єгоров, Н. Лінчевська // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2013. – № 4 (145). – С. 8 – 10.
18. Енергетична стратегія України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/signal/kr06145a.doc>.
19. Концепція розвитку, модернізації і переоснащення газотранспортної системи України на 2009 – 2015 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/KR091417.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR091417.html).
20. Дзьоба О. Г. Методологічні підходи до класифікації ризиків у магістральному трубопроводному транспорті газу / О. Г. Дзьоба, Т. В. Семе-нютіна // Інноваційна економіка. Всеукраїнський науково-виробничий журнал. – 2011. – № 1 (20). – С. 149 – 155.
21. Дзьоба О. Г. Система цілей та пріоритетів у сфері державного управління газозабезпеченням України / О.Г. Дзьоба // Інноваційна економіка. Всеукраїнський науково-виробничий журнал. – 2012. – № 1 (27). – С. 43 – 49.

Стаття надійшла до редакції 08.09.2014  
Рекомендовано до друку д. е. н., проф. **Витвицьким Я. С.**

УДК 330.341: 622.691.4

## **КОМПОНЕНТИ СЕРЕДОВИЩА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНИХ ГАЗОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

*І. Б. Запхляк\*, Т. Б. Яськевич*

*ІФНТУНГ, 76019, м. Івано-Франківськ, вул. Карпатська, 15, тел.(0342) 506613  
e-mail: [opr@nunge.edu.ua](mailto:opr@nunge.edu.ua)*

**Анотація.** В статті розглянуто компоненти середовища підприємства, на основі чого здійснено композицію факторів, що відображають такі компоненти з позицій їх впливу на функціонування і розвиток вітчизняних газотранспортних підприємств, та виявлено характер їх взаємодії.

**Ключові слова:** зовнішнє середовище, компоненти середовища, фактори, газотранспортне підприємство, розвиток.

**Аннотация.** В статье рассмотрены компоненты среды предприятия, на основе чего осуществлено композицию факторов, отражающих такие компоненты с позиций их влияния на функционирование и развитие отечественных газотранспортных предприятий, и выявлен характер их взаимодействия.

**Ключевые слова:** внешняя среда, компоненты среды, факторы, газотранспортное предприятие, развитие.

**Abstract.** In the article the components of the enterprise, based on which a composition by factors that reflect these components in terms of their impact on the functioning and development of the domestic gas transmission companies, and discovered the nature of their interaction.

**Keywords:** environment, environmental components, factors, gas transmission companies, development.

**Вступ та постановка проблеми.** В сучасних умовах підприємство розвивається не автономно, а в тісному зв'язку із зовнішнім середовищем, фактори якого впливають на підприємство та визначають основні напрямки його діяльності. Оптимальна сукупність всіх факторів і умов має забезпечити ефективне функціонування підприємства та його розвиток. Середовищу функціонування підприємства відводиться важливе місце в дослідженнях проблематики його розвитку, оскільки вивчення тих обставин, факторів, які здійснюють вплив на підприємство та приводять до трансформації гомеостазу (зміни в першу чергу його якісних характеристик) є підґрунтям для визначення потенціалу його розвитку, уникнення негативного впливу факторів та навпаки використання їх дії в напрямку спонтанного (емерджентного) розвитку.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Проблема оцінки компонентного складу зовнішнього середовища підприємства та впливу його факторів на ті чи інші сторони діяльності є доволі широкою. На сьогодні сформовано різні підходи щодо формування компонентного складу зовнішнього середовища та існує цілий арсенал методів виявлення впливу факторів, що відображають такі компоненти, зокрема, впливу на конкурентоспроможність підприємства, його безпеку, стійкість функціонування, стратегію поведінки та розвитку, формування потенціалу тощо. Відповідно композиція факторів зовнішнього середовища необхідна для подальшого виявлення величини їх впливу на функціонування та розвиток підприємства.



Отримані в процесі дослідження результати свідчать про нагальну необхідність розширення спектру та обсягів використання сучасних організаційно-економічних інструментів забезпечення інноваційного розвитку газотранспортних підприємств. Так, зокрема, найвищими індексами пріоритетності характеризуються такі засоби та інструменти, як методологія ТЕО інноваційно-інвестиційних проектів з урахуванням специфічних ризиків ( $I_{np} = 33,718$ ), сучасні інструменти мотивації на основі змістовних та процесуальних теорій ( $I_{np} = 12,15$ ), реінжиніринг бізнес-процесів ( $I_{np} = 11,07$ ). Значною є і потреба у створенні у структурі підприємства спеціалізованих інноваційних підрозділів ( $I_{np} = 7,38$ ) та стратегічному плануванні інноваційного розвитку на базі стратегічних альтернатив ( $I_{np} = 7,28$ ).

**Висновки.** Встановлено, що низька інноваційна активність газотранспортних підприємств України на сучасному етапі обумовлена дією багатьох чинників внутрішньої і зовнішньої природи, які можна систематизувати за такими рівнями, як макро-, мезо- та мікроекономічний. Макроекономічний рівень забезпечення інноваційного розвитку газотранспортних підприємств асоціюється насамперед із формуванням та реалізацією державної інноваційної політики, інституційним забезпеченням інноваційної діяльності, ефективною реалізацією методів та засобів впливу держави на інноваційні процеси. Доведено також доцільність систематизації чинників мезорівня шляхом виділення таких базових їх груп, як організаційно-управлінські, інфраструктурні, фінансові, інформаційні.

В процесі дослідження ідентифіковано та класифіковано чинники мікрорівня, які прямо або ж опосередковано впливають чи, в той чи інший спосіб, визначають спрямованість інноваційних процесів та формують вектор інноваційного розвитку газотранспортного підприємства, зокрема такі їх групи, як: природні, техніко-технологічні, організаційно-економічні, соціально-економічні, фінансові та інформаційні.

Проведений аналіз рівня використання організаційно-економічних інструментів забезпечення інноваційного розвитку газотранспортних підприємств в розрізі окремих функцій управління дозволив оцінити існуючий стан та визначити доцільність та напрямки їх розвитку і удосконалення. На основі застосування методу експертного оцінювання та за результатами розрахунку сукупності коефіцієнтів зростання сформовано вектор концентрації зусиль щодо впровадження та використання окремих організаційно-економічних інструментів забезпечення інноваційного розвитку газотранспортних підприємств та встановлено їх пріоритетність.

#### **Література**

1. Шипуліна Ю. С. Організаційно-економічні передумови формування інноваційно-сприятливого середовища на підприємстві / Ю. С. Шипуліна // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2013. – №3. – С. 100 – 113.
2. Механізми переходу економіки України на інноваційну модель розвитку [Текст] / О. І. Амоша та ін.; наук. ред. О. І. Амоша; НАН України, Інститут економіки промисловості. – Донецьк, 2002. – 108 с.
3. Геєць В. М. Інноваційні перспективи України: монографія / В.М. Геєць, В. П. Семиноженко. – Харків: Константа, 2006. – 272 с.
4. Ілляшенко С. М. Управління інноваційним розвитком промислових підприємств: монографія / С. М. Ілляшенко, О. А. Біловодська. – Суми: Університетська книга, 2010. – 281 с.
5. Ілляшенко С. М. Управління інноваційним розвитком: проблеми, концепції, методи [Текст]: навчальний посібник / С. М. Ілляшенко. – Суми: ВТД «Університетська книга», 2003. – 278 с.
6. Калитич, Г. І. Науково-технологічний та інноваційний розвиток: концепції, моделі, рішення [Текст]: з дод. CD-Rom / Г. І. Калитич, К. М. Коржавін. – К.: УкрІНТЕІ, 2008. – 268 с.
7. Лапко О.О. Інноваційний розвиток вітчизняної нафтогазовидобувної галузі як фактор забезпечення її конкурентоспроможності на технологічних засадах / О. О. Лапко, Г. В. Крамарев // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2009. - № 656 (Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку). – С. 406 – 409.
8. Меркулов М. М. Науково-технологічний розвиток і управління інноваціями / М. М. Меркулов. – Одеса: Фенікс, 2008. – 344 с.
9. Інноваційний розвиток економіки: модель, система управління, державна політика/ За ред. Л. І. Федулової. – К.: «Основа», 2005. – 552 с.
10. Друкер П. Ф. Задачи менеджмента в XXI веке [Текст]: пер. с англ. / П. Ф. Друкер. — М.: Изд-ий дом «Вильямс», 2000. — 272 с.
11. Завлин П. Н. Инновационный менеджмент [Текст]: справочное пособие / П. Н. Завлин и др.; под ред. П. Н. Завлина и др. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Центр исследований и статистики науки, 1998. – 567 с.
12. Ковалев Г. Д. Основы инновационного менеджмента [Текст]: учебник / Г. Д. Ковалев. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 1999. – 208 с.
13. Санто Б. Инновации как средство экономического развития [Текст] / Б. Санто. – М.: Прогресс, 1991. – 255 с.
14. Шеко П. Инновационный хозяйственный механизм/ П. Шеко // Проблемы теории и практики управления. – 1999. – № 2. – С. 71 – 78.
15. Шумпетер, Й. А. Теорія економічного розвитку: дослідження прибутків, капіталу, кредиту, відсотка та економічного циклу [Текст] / Й. А. Шумпетер; пер. з англ. В. Старка. – К.: Києво-Могилянська академія, 2011. – 242 с.