

ного трудового потенціалу й забезпечить отримання довгострокового ефекту.

Список використаної літератури

1. Десслер Г. Управление персоналом / Г. Деслер ; пер. с англ. под общ. ред. И. М. Степнова. — М. : БИНОМ, 2004. — 799 с.
2. Магура М. И. Организация обучения персонала компании / М. И. Магура, М. Б. Курбатова. — М. : ЗАО «Бизнес-школа «Интел-Синтез», 2002. — 192 с.
3. Шекшня С. В. Стратегическое управление персоналом в эпоху Интернета. — Изд. 6-е, перераб. и доп. (Серия «Библиотека журнала «Управление персоналом») / С. В. Шекшня, Н. Н. Ермошкин. — М. : ЗАО «Бизнес-школа «Интел-Синтез», 2002. — 336 с.
4. Hafeez K. Evaluating organization core competencies and associated personal competencies using analytical hierarchy process / K. Hafeez, E. A. Essmail // Management Research News. — 2007. — № 30. — P. 530–547.
5. Кириенко О. Формирование и подготовка кадрового резерва / О. Кириенко // Менеджер по персоналу. — 2007. — № 12. — С. 36–38.
6. Захаров В. Работа с кадровым резервом. Опыт «АВК» / В. Захаров // Менеджер по персоналу. — 2007. — № 9. — С. 20–26.

7. Фокин К. Б. Система количественных показателей диагностики и оценки при проведении аудита управления кадровым резервом промышленного предприятия / К. Б. Фокин // Менеджмент в России и за рубежом. — 2009. — № 5. — С. 126–133.

8. Криворотько І. О. Формування та розвиток управлінського персоналу на машинобудівних підприємствах : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.04 — «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / І. О. Криворотько ; Класичний приватний університет. — Запоріжжя, 2008. — 23 с.

9. Олехнович М. Мотивационный аудит как технология повышения эффективности управления персоналом / М. Олехнович, Т. Макарова // Управление персоналом. — 2006. — № 2 (132). — С. 46–53.

10. Ричи Шейла, Мартин Питер. Управление мотивацией: 12 факторов мотивации : учебное пособие. — М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2004. — 399 с.

11. Шилець О. С. Стратегія управління людськими ресурсами як засіб забезпечення конкурентної переваги на міжнародному ринку / О. С. Шилець // Економіка Крима. — 2011. — № 1 (34). — С. 266–271.

Стаття надійшла до редакції 20.02.2012 р.

УДК 338.45:620.9

І. К. Чукаєва,

*д-р екон. наук,
головний науковий співробітник,
Державна установа «Інститут економіки
та прогнозування НАН України»,
м. Київ*

ПРОБЛЕМИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НАФТОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Розглянуто деякі аспекти сучасного стану інфраструктури нафтового комплексу України. На підставі здійсненого аналізу сформульовано пропозиції щодо вирішення проблем модернізації виробничої інфраструктури нафтового комплексу України.

Ключові слова: модернізація, виробнича інфраструктура, нафтовий комплекс.

В основі сталого соціально-економічного розвитку держави лежить ефективна інфраструктура, формування якої в сучасних умовах має відповідати не тільки економічним, а й соціальним, політичним, демографічним, екологічним вимогам.

У числі вчених, які зробили істотний внесок у розвиток ідей формування інфраструктури, можна назвати: А. Хиршмана, А. Ягонсона, Р. Нурке, П. Розенштейн-Родана, Х. Зінгера, П. Самуельсона, А. Пезенті, Дж. Рей, К. Маркса [1–4].

© І. К. Чукаєва, 2012

Специфічні особливості економічної діяльності підприємств виробничої інфраструктури розглядалися у працях А. Закірова, С. Носової, В. Козлова та інших вчених [5–8].

Дані дослідження багато в чому носять теоретичний характер і пропонують загальні рекомендації до формування інфраструктури. У наукових працях цього розділу економіки вищеназваними вченими інфраструктура розглядається як єдина сукупність без виділення основних її елементів і переважно на державному рівні. Разом із тим ступінь розвитку інфраструктурних галузей має великий вплив на рівень конкурентоспроможності країни в цілому.

В Україні проблеми формування інфраструктури дуже актуальні. Так, більшість вчених сходяться на думці, що за роки ринкових реформ не була створена ефективна інфраструктура, що сприяє сталому функціонуванню й розвитку економіки країни.

Особлива ситуація склалася у формуванні інфраструктури нафтового комплексу (НК) України. Особливості даної інфраструктури обумовлені роллю НК в економіці країни.

Проте сам термін «інфраструктура НК» в економічній літературі однозначного визначення не має. Ми під «інфраструктурою НК» розуміємо сукупність галузей і підгалузей НК, основними функціями яких є створення умов для виробництва нафти та нафтопродуктів, безперебійне постачання їх споживачів і забезпечення функціонування суспільного виробництва.

Метою статті є дослідження проблем модернізації виробничої інфраструктури нафтового комплексу й визначення шляхів їх вирішення.

Виробнича інфраструктура нафтовидобувної галузі.

В Україні відкрито 140 нафтових родовищ із промисловими запасами, які розташовані на території 10 адміністративних областей.

Основні родовища нафти характеризуються високим ступенем виробленості початкових запасів і по нафтових родовищах ця величина складає 70 %. Сьогодні понад половини залишкових запасів відносяться до категорії важковидобувних, що вимагають спеціальних технологій видобутку і додаткових капітальних вкладень.

Суттєвим є те, що майже третина прогнозних вуглеводневих ресурсів держави зосереджена в українському секторі Чорного і Азовського морів. Морські акваторії освоєні лише на 4 %.

У межах глибоководної частини Чорного моря є також ряд перспективних на вуглеводні покладів із прогнозними запасами 200–250 млн т умовного палива. На особливу увагу викликає інтерес нафтогазонасності акваторії Азовського моря, яке відрізняється порівняно невеликою глибиною й доступністю виробничих пластів для освоєння. На його частку припадає 13 % вуглеводневих ресурсів України.

Для освоєння ресурсів Азовсько-Чорноморського шельфу необхідно:

створення технічних засобів для буріння свердловин в акваторії моря з глибиною дна 100–400 м;

створення сучасного нафтогазопромислового флоту для забезпечення геофізичних, бурових, трубоукладних, транспортних, вишукувальних та інших спеціальних робіт в морських акваторіях;

створення технічних засобів для проведення підводно-технічних робіт;

модернізація берегової інфраструктури із забезпечення пошуково-розвідувальних і видобувних робіт на морських родовищах;

розробка нормативної бази для проектування будівництва й експлуатації морських родовищ, трубопроводів і споруд.

Головною проблемою, яка стримує нарощування видобутку, є залучення інвестицій, оскільки нових свердловин вводиться замало, а на існуючих родовищах умови видобутку ускладнюються.

Головна вітчизняна компанія НАК «Нафтогаз України» і її дочірні компанії ВАТ «Укрнафта» та ДАТ «Чорноморнафтогаз» не мають достатніх коштів для інвестування в розширення ресурсної бази нафтовидобутку. Немає також устаткування й досвіду глибоководного буріння. Тому єдиним шляхом вирішення проблеми є залучення іноземних інвесторів з відповідним досвідом і коштами. Але для цього потрібно створити привабливі умови, чого в Україні не зроблено.

Значний вплив на перспективу власного видобутку має ціна нафти на світовому ринку. За оцінками експертів, економічно привабливою для розвідки і подальшої розробки родовищ нафти є ціна більша за 50–60 дол./барель. Більш низька ціна, яка існує в даний час, не дозволяє багатьом компаніям, які працюють в Україні, не тільки інвестувати кошти в розробку нових родовищ, а навіть забезпечувати поточну операційну діяльність. Для подальшої успішної діяльності цих компаній в Україні державі потрібно переглянути рентну політику і, хоча б тимчасово, полегшити фіксальну навантаження на компанії, які видобувають нафту в Україні.

Для залучення інвестицій у розвідку і видобуток нафти необхідно також створити максимально сприятливі умови, які б виключали постійні зміни «правил гри», забезпечували прозорість правил і процедур, максимально їх спрощували й забезпечували виконання угод не тільки з боку інвесторів, але і з боку держави, гарантували інвесторам повернення вкладених коштів і одержання прибутку.

Виробнича інфраструктура трубопровідного транспорту

Україна має потужну нафтотранспортну систему, яка складається з 19 магістральних нафтопро-

водів (МН) загальною довжиною 4766,1 км, експлуатацію якої здійснює ВАТ «Укртрансфаст».

Річна пропускна спроможність системи для транзиту нафти з території РФ становить: на вході 114 *млн т*, на виході — 56,3 *млн т*. При необхідності система нафтопроводів здатна в повному обсязі забезпечити потреби нафтопереробних підприємств, виходячи з їх максимальної проектної потужності понад 50 *млн т* на рік. Роботу нафтопровідної системи забезпечує 51 нафтоперекачувальна станція, на яких працює 176 насосних агрегатів загальною потужністю 356,5 тис. кВт.

Загальна ємність резервуарного парку складає 1085 тис. м³. На нафтоперекачувальних станціях і МНТ «Південний» розміщено 11 резервуарних парків для товарної нафти. Загальна кількість резервуарів 81, номінальна їх ємність становить 1085 тис. м³, товарна ємність — 745 тис. м³.

Більша частина нафтопроводів і обладнання цієї системи перейшли через розрахунковий термін експлуатації (33 роки) або наблизились до нього (виключення складає нафтопровідна система «Одеса-Броди», яка побудована у 2001 р.). Хоча досі нафтопровідна система працювала надійно, але моральна застарілість і зношеність обладнання призводить до значних (за сучасними вимогами) експлуатаційних витрат.

Нафтопродуктопроводи. На 01.01 2010 р. на території України діяли нафтопродуктопроводи довжиною (в односторонньому розрахунку) 4625 км, у тому числі магістраль — 3084, відводи — 1541 км.

Із загальної кількості нафтопродуктопроводів (4625 км) перебувають на балансі: Укрнафтопродукту — 3339 км, Роснафтопродукту — 1128, Калуського концерну «Хлорвініл» — 158 км.

До вказаних нафтопродуктопроводів підключено 80 об'єктів по прийманню і зберіганню нафтопродуктів. Із них: нафтобаз і роздавальних блоків — 74 шт., у тому числі обласних — 14, підземних сховищ — 1, нафтохімкомбінатів — 1, спеціалізованих наливних пунктів по наливу нафтопродуктів на залізничний транспорт — 4 шт. Крім того, п'ять нафтобаз і нафтогавань у м. Херсоні зблоковані трубопроводами з нафтопереробними заводами.

Зменшення поставок нафти на нафтопереробні заводи України і як наслідок — зменшення виробництва нафтопродуктів практично не дає можливість ефективно використовувати ці нафтопродуктопроводи.

Механізми економічного стимулювання в нафтотранспорті ще слабо орієнтують підгалузь на вирішення проблем модернізації з наступних причин:

потреба в транспортних послугах знижується разом із триваючим скороченням видобутку нафти, а останнє значною мірою провокується технічної відсталістю, нераціональною структурою продукту, високими витратами і податками в нафтопереробці;

виробничі потужності нафтотранспортних систем не відповідають новому розміщенню потоків нафти, фізичний знос основного устаткування досяг значних розмірів, засоби автоматизації управління морально застаріли, реконструкція системи постійно відкладається через брак інвестицій;

механізм оподаткування та інші економічні механізми є витратними і не стимулюють підвищення ефективності;

основні засоби підгалузі не отримали реальної ринкової оцінки, приватизація зробила тільки перші кроки, акції нафтопровідного транспорту не котируються на фондовому ринку, тому приватні інвестиції в систему практично не надходять;

тариф не окупає витрат підгалузі-інші фінансові джерела виявилися затиснутими (він затиснутий ринковою «рівноважною» ціною нафти, яка у свою чергу обмежена цінами на кінцеві нафтопродукти, що вже перевалили за світовий рівень);

ціни на обладнання та будівельно-монтажні роботи зросли в багато разів більше ніж тариф.

Одна з важливих проблем полягає у зростанні у зв'язку з різким падінням видобутку розривом між пропускною спроможністю мережі й реальним потоком нафти, що призводить до помітного зростання питомих витрат на одиницю вантажообігу. Цей розрив обумовлює омертвіння значної частини капіталу (що і є причиною низької оцінки фондів), а висока концентрація потужностей перешкоджає адаптації структури виробничих фондів до нових умов. Необхідність збереження «зайвих» потужностей пов'язана не стільки з надіями на зростання видобутку нафти в майбутньому, скільки з самою конструкцією мережі.

Таким чином, науково-технічна політика у сфері транспортування нафти повинна бути орієнтована на: збереження потенціалу магістральних нафтопроводів;

розвиток нафтотранспортної системи в ринкових умовах;

створення надійних і безпечних умов експлуатації; впровадження апаратних і програмних засобів оптимізації технологічних режимів нафтотранспортної системи;

впровадження енергозберігаючих технологій і обладнання.

Необхідно довести існуючу систему нафтопроводів до стану, який відповідає міжнародним стандартам, що передбачає впровадження нових технологій і устаткування: енергоефективних електродвигунів і частотно-регульованого електроприводу, насосів з високим ККД, сучасного обладнання резервуарного парку, впровадження сучасних систем автоматики і телемеханіки, антитурбулентних присадок, ефективних антикорозійних покриттів і систем електрохімічного захисту трубопроводів, ефективних технологій

очищення трубопроводів і резервуарів від підтоварної води і парафіністих відкладень, систем обліку обсягів і якості нафти, нових технологій діагностики та ремонту нафтопроводів, інформаційно-аналітичних систем оптимізації режимів нафтотранспортної системи. Для проведення модернізації НПЗ потрібні мільярдні інвестиції, які ВАТ «Укртранснафті» знайти досить складно. Обсяги транзиту і відповідно прибутки компанії зменшуються, податковий тиск не залишає можливостей акумулювати кошти для подальшого інвестування в НПЗ.

Без залучення іноземних інвестицій усі вказані проблеми вирішити неможливо, тому потрібно створювати сприятливі умови, щоб ці інвестиції прийшли.

Виробнича інфраструктура нафтопереробної промисловості

Виробничий потенціал нафтопереробної промисловості в Україні зосереджений на шести нафтопереробних заводах: «Укртатнафті» (Полтавська обл.), Лисичанському НПЗ (Луганська обл.), Херсонському НПЗ, Одеському НПЗ, НПК «Галичина» (Львівська обл.), «Нафтохімік Прикарпаття» (Івано-Франківська обл.).

Технічний рівень української нафтопереробної промисловості в цілому низький. У результаті цього переробка нафти не досить ефективна, а нафтопродукти за якістю в більшості випадків поступаються вимогам світового ринку. Глибина переробки нафти (характеризує ефективність її використання) складає 66,8 % і є найнижчою серед розвинутих країн.

Українська нафтопереробка у 3–5 разів відстає від західної з точки зору поглиблюючих конверсію процесів, які підвищують вихід світлих нафтопродуктів. За своєю якістю нафтопродукти не завжди відповідають світовому рівню за вмістом сірки, важких металів, ароматичних вуглеводнів.

Процеси гідроочищення є тільки на трьох заводах — Кременчуцькому, Лисичанському та Одеському, середня питома вага цього процесу становить 15 % (в Німеччині — 29, Франції — 34, США — 40 %). В Україні відсутні процеси алкілювання, ізомеризації, гідрокрекінгу і полімеризації, що спрямовані на підвищення якості нафтопродуктів, поглиблення переробки нафти та виробництво високооктанових домішок.

Безумовно, обсяги і структура виходу нафтопродуктів залежать і від якості сировини, яка надходить на НПЗ. На жаль, вітчизняні НПЗ спроектовані на застосування у виробничому циклі нафти з Росії, як найбільшого джерела надходження сировини, а якісний склад її нафти не є ідеальним для забезпечення більш високого виходу світлих нафтопродуктів.

Серед інших негативних тенденцій, пов'язаних з використанням потужностей, слід назвати великий моральний і фізичний знос основних виробничих за-

собів. Це пов'язано з тим, що відсутність необхідних інвестицій не дозволяла своєчасно проводити модернізацію технологічних установок. Тому основні технологічні установки Одеського, Херсонського, Дрогобицького, Надвірнянського і Кременчуцького НПЗ вже перевищили нормативний термін експлуатації, фізично зношені й морально застаріли. Знос основних виробничих засобів на цих НПЗ досяг 90 % при середньому показнику по всіх НПЗ України — 75 %.

Дещо у кращому становищі знаходиться Лисичанський НПЗ, основні потужності якого були введені у 70-ті і початку 80-тих років. Але й вони, включаючи нову установку каталітичного крекінгу, не відповідають нинішньому світовому рівню. Все це призводить до високих витрат на ремонт обладнання і великих енергетичних витрат. Тому в умовах запровадження нової технології потрібна докорінна модернізація.

Основними проблемами модернізації вітчизняної нафтопереробної промисловості є відсутність ринкових стимулів до розвитку та небажання власників вкладати кошти в її розвиток. Держава весь час надавала певним фінансово-промисловим групам, які володіють тими або іншими НПЗ, неринкові конкурентні переваги на шкоду всім іншим учасникам ринку. Тому власники цих підприємств завжди існували поза відкритою конкуренцією.

Власники цих підприємств уже неодноразово заявляли про плани модернізації виробничих потужностей. Правда, за умови, що держава введе компенсаційні механізми (мита, квоти тощо) проти імпорту.

Така система склалася вже давно, і її зміна неминуча. Однак це дуже болісно позначиться на економічних інтересах досить впливових суб'єктів бізнесу України. Цим і пояснюється той факт, що вкладення в модернізацію заводів до останнього часу були мінімальними.

За останні 10 років усі власники українських НПЗ разом вклали у свої підприємства менше, ніж коштує одна установка, запущена на Мозирському НПЗ у Білорусі.

Таким чином, існують певні ризики погіршення забезпечення країни вуглеводнями за умов збереження недосконалої державної політики модернізації системи.

Будівництво великих потужностей з первинної переробки без відповідного розвитку вторинних процесів призвело до нерационального використання нафти. Потужність установок із вторинних процесів щодо потужностей із первинної переробки нафти (100 %) становить 32,6 %. Раніше структуру технологічних процесів нафтопереробки з кон'юнктурних міркувань було пристосовано до потреб СРСР в цілому. Внаслідок цього в Україні створились надлишки потужностей з виробництва одних

нафтопродуктів (мазут, окремі мастила, присадка «Дніпрол») і нестача або цілком відсутність інших. Наявні потужності з переробки нафти і вторинних процесів дозволяють забезпечити Україну моторним паливом більш ніж на 80 %. Однак навіть у період повного завантаження діючих підприємств мав місце хронічний дефіцит найнеобхідніших нафтопродуктів: бензину, реактивного і дизельного палива — на 20–25 %, олив — на 40–50, присадок, сировини для нафтохімії — на 60–70 %; спеціальних мастил тощо. Дефіцит у нафтопродуктах покривався за рахунок їх поставок з Росії, Азербайджану, Білорусії.

Нафтопереробна галузь належить до матеріаломістких енергоємних виробництв і дуже відчутна до змін цін на сировину та енергоносії. З переходом на закупівлю нафти за світовими цінами обсяги переробки нафти впали і дефіцит нафтопродуктів досяг неприпустимих меж. Скоротився також обсяг випуску продукції нафтопереробних заводів, який використовується як сировина для нафтохімії, у тому числі бензолу — майже у 5 разів, етилену і пропілену — у 7 разів кожного.

Більшу частину виробництва нафтопродуктів в Україні становить мазут, тоді як у високорозвинутих країнах цей показник не перевищує 10 %.

Важливе еколого-економічне значення має проблема якості топкового мазуту. Відсутність в Україні процесів гідроочистки мазуту від сірки призводить до випуску у великих обсягах високосірчастого топкового мазуту.

У виробництві дизпалива найбільш поширеним процесом є гідро очистка, на установках якої може бути зменшено вміст сірки до 0,1–0,2 %. На Україні установки гідроочистки функціонують на Кременчуцькому НПЗ (потужність 3,3 млн т), Лисичанському НПЗ (4,1 млн т) і Одеському НПЗ (1,5 млн т). Найбільш слабкий розвиток поглиблюючих конверсій процесів характеризує Херсонський і Одеський НПЗ, а найвищий рівень цього показника досягнуто на Кременчуцькому і Лисичанському НПЗ.

Таким чином, можна зробити висновок про поверхневий характер модернізації нафтопереробного сектору України. Підтверджують поверхневий характер модернізації нафтопереробної промисловості України і мінімальний обсяг інвестицій, які в неї вкладаються.

Все це не могло не вплинути на пропорції між складовими внутрішнього ринку нафтопродуктів і призвело до збільшення частки імпортованих нафтопродуктів і зниження питомої ваги продукції власного виробництва. З наведених даних можна зробити висновок про те, що через ситуацію, яка склалася, нафтопереробна промисловість України несе значні економічні втрати. Так, експортуючи щорічно мільйони тонн мазуту, місцеві НПЗ по суті субсиду-

ють західні країни на мільярди доларів. І пояснюється це тим, що самі вони не можуть витягти з важких залишків легкі фракції моторного палива. Провівши модернізацію українських НПЗ, можна було б в експорті замінити мазут на дорожчі дизельні палива та автомобільний бензин. Дефіцит високоякісних моторних палив і олив має свої негативні наслідки, пов'язані з наповненням вітчизняного ринку фальсифікованими продуктами. Особливо загострилися ці процеси у зв'язку з різким підвищенням світових цін на нафту. Таким чином, хронічний дефіцит високоякісних моторних палив, які є основою сучасної нафтопереробки, можна сприймати як відсутність будь-яких кардинальних зрушень у нафтопереробній промисловості України. Здавалося б, при сформованій кон'юктурі цін на світовому ринку нафти і законсервованій відсталості технології її переробки на українських НПЗ розв'язання проблеми модернізації галузі слід було б поставити в перший ряд пріоритетів, але за період з 2000 р. і до нинішніх днів обсяг інвестицій в модернізацію цього сектору економіки склав всього 1,2 млрд дол., що втричі менше, ніж в Білорусі. «Епохальна» програма переходу компанії «Укртатнафта» на випуск бензину за стандартами Євро-4 зажадала разом з усіма поточними ремонтними роботами протягом 2010 р. цілих 20 млн дол. Візьмемо знову Мозирський нафтопереробний завод: тільки на планові або поточні ремонти виділяється на рік не менше 45 млн дол., а проєктована установка гідрокрекінгу коштує 950 млн дол. У минулому році на заводі запустили нову установку гідроочищення бензинів, що дало можливість виробництва бензину марки А-95 за стандартом Євро-5, велика частина якого пішла в Україну.

Крім того, необхідно сказати про меморандум між Кабміном і представниками нафтопереробних підприємств. Уряд зобов'язався забезпечити всі необхідні умови для модернізації НПЗ. Кременчуцький і Лисичанський НПЗ зобов'язалися перейти на нові стандарти нафтопродуктів до 1 липня 2011 р., а всі інші НПЗ — до 31 грудня. Сьогодні ясно, що ніхто і не збирався виконувати умови меморандуму. Таким чином, швидше за все експлуатація технологічних установок на українських НПЗ буде тривати до тих пір, поки вони не витратять свій ресурс, закладений ще за радянських часів.

Висновки.

Нафтовий комплекс відіграє важливу роль у забезпеченні інших галузей економіки й населення енергетичними ресурсами та вирішенні проблем енергетичної безпеки країни. Однак в умовах становлення незалежної української держави реформування форм власності, розбудови державних інститутів і переходу до ринкових відносин його не минули негаразди. Всі нафтові підприємства пра-

існують в умовах жорстокої конкуренції на світовому ринку, що висуває особливі вимоги до забезпечення конкурентоспроможності українських підприємств. Важка ситуація в економіці призвела до кризової ситуації в галузі: відсутності коштів для модернізації виробництва, пошуку й освоєння нових родовищ, розвитку альтернативних шляхів постачання вуглеводнів.

Таким чином, політика держави відносно нафтового сектора потребує корегування із врахуванням сучасних реалій — дефіциту власних фінансів і ускладнення доступу до інвестицій. У таких умовах потрібно розробити та реалізувати низку першочергових заходів з модернізації, а головне виконати їх вчасно і в повному обсязі, що є останнім часом загальною проблемою не тільки нафтової галузі, а й держави в цілому.

Список використаної літератури

1. Самуельсон П. А. Экономика : пер. с англ. / П. А. Самуельсон. — М. : Изд-во БИНОМ, 1997. — 860 с.

2. К. Маркс, Ф. Энгельс. Сочинения. — Изд. 2-е. — М., 1960. — Т. 23. — С. 191, 395.

3. Rosenstein-Rodan. Problem of Industrialization of Eastern and Southeastern Europe // Economic Journal. — 1943. — Vol. 53. — P. 202–211.

4. Nurkse R. Problems of capital formation in underdeveloped countries / R. Nurkse. — Oxford, 1955. — P. 95.

5. Закиров А. Производственная инфраструктура промышленного узла: вопросы теории и практики / А. Закиров, О. Е. Селихова. — М. : МАОР, 2004. — 167 с.

6. Козлов В. Л. О надежности электроснабжения потребителей в рыночных условиях / В. Л. Козлов // Электричество. — 1995. — № 11. — С. 15–18.

7. Носова С. С. Инфраструктура в процессе общественного производства / С. С. Носова. — М. : Наука, 1984. — 81 с.

8. Носова С. С. Производственная инфраструктура в системе государственно-монополистического капитализма / С. С. Носова. — М. : Высш. шк., 1983. — 127 с.

Стаття надійшла до редакції 11.01.2012 р.

УДК 330.341.1

Я. Г. Ільченко,

економіст,

Луганська філія Інституту
економіко-правових досліджень

СУТЬ І СТРУКТУРА ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВА

Досліджено суть інноваційного потенціалу підприємства, виділені складові його структури, що характеризують ресурси і здатність підприємства до реалізації мети інноваційної діяльності.

Ключові слова: інноваційний потенціал, структура інноваційного потенціалу, ринковий потенціал, кадровий потенціал, науково-дослідний потенціал, інтелектуальний потенціал, фінансовий потенціал.

Як свідчить досвід розвинених країн, лише інноваційний шлях здатен забезпечити економічне зростання Україні. Дуже важливим це є для підприємств, які перебувають у стані становлення ринкових відносин. У цьому аспекті актуалізується проблема дослідження суті та структури інноваційного потенціалу підприємства.

Аналіз останніх публікацій свідчить про значні здобутки вчених у дослідженні сутності інноваційного потенціалу підприємства та його структури. Йдеться про праці: Л. В. Беззубко [1], С. М. Ілляшенко [2], Д. І. Кокуріна [3], Є. В. Ла-

піна [4], Б. К. Лісіна [5], та інші. Водночас проблемним залишається трактування змісту інноваційного потенціалу на рівні підприємства.

Мета роботи — дослідити суть інноваційного потенціалу підприємства, виділити складові його структури.

Одною з основних категорій, що відображають стан інноваційної сфери діяльності будь-якого підприємства, є поняття інноваційного потенціалу. Інновації, інноваційну діяльність, інноваційний потенціал можна вважати основними чинниками, які визначають масштаби й інтенсивність здійснен-

© Я. Г. Ільченко, 2012