

5. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : Розпорядження КМУ від 20.10.2010. № 2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mintrans.gov.ua>.
6. Про перспективи та основні стратегічні напрямки розвитку цивільної авіації України : Рішення колегії Міністерства транспорту від 09.07.2001 № 35 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1040.1596.0>.
7. Проблемы и перспективы развития рынка пассажирских авиационных перевозок в Украине / А. Блинов, И. Газизуллин, И. Шевляков ; Международный центр перспективных исследований. – Киев, 2005 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.icps.com.ua/files/articles/40/62/Aviation_policy_RUS.pdf.
8. Янчук М.Б. Основні напрямки державної політики щодо інтеграції авіаційного сектору України в систему транс'європейських транспортних мереж / М.Б. Янчук // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 30. – С. 145–148.
9. Кириллова Н. Зарубежный опыт либерализации и дерегулирования рынка авиаперевозок / Н. Кириллова // Авиатранспортное обозрение. – 2005. – № 59. – С. 10–11.
10. Сайт Державної авіаційної служби [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.avia.gov.ua.
11. Сайт Державного комітету статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua.
12. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2016 рік / Державна авіаційна адміністрація. Міністерство транспорту та зв'язку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.avia.gov.ua/documents/.../pidsumki%20dijalnosti/.

УДК 656.96:006.1

Стаднік В.Г., старший викладач
кафедри «Менеджмент, маркетинг і логістика»
Одеський національний морський університет
Пячих А.Г., студентка
Одеський національний морський університет

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ОБСЛУГОВУВАННЯ В ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ КОМПАНІЯХ

Стаднік В.Г., Пячих А.Г. Проблеми формування та управління якістю обслуговування в транспортно-експедиторських компаніях. Статтю присвячено проблемі визначення поняття транспортно-експедиторського обслуговування (ТЕО) та обґрунтуванню переваг застосування логістичного підходу до організації ТЕО. Виконано аналіз поняття якості ТЕО та зроблено висновки, що якість транспортно-експедиторської послуги оцінюється тільки споживачем, і тому вона повинна бути поставлена в повну залежність від його потреб і побажань.

Ключові слова: транспортно-експедиторське обслуговування, якість, транспортні послуги, перевезення, експедитор, споживач, логістичний підхід.

Стаднік В.Г., Пячих А.Г. Проблемы формирования и управления качеством обслуживания в транспортно-экспедиторских компаниях. Статья посвящена проблеме определения понятия транспортно-экспедиционного обслуживания (ТЭО) и обоснованию преимуществ применения логистического подхода к организации ТЭО. Выполнен анализ понятия качества ТЭО и сделаны выводы, что качество транспортно-экспедиционной услуги оценивается только потребителем, и поэтому должно быть поставлено в полную зависимость от его нужд и пожеланий.

Ключевые слова: транспортно-экспедиционное обслуживание, качество, транспортные услуги, перевозки, экспедитор, потребитель, логистический подход.

Stadnik V.G., Piatykh A.G. Problems of formation and quality management of services in transport-forwarding companies. The article deals with the definition of an forwarding service (FS) and the benefits of use of logistic approach to the organization of the FS. Analysis of quality understanding of an FS was done and concluded that the quality of transport-forwarding services is evaluated only by the consumer, and should therefore be placed in full dependence on his needs and wishes.

Keywords: transport forwarding services, quality, transport services, transport forwarding agent, consumer, logistic approach.

Постановка проблеми. Світове економічне співтовариство послідовно перетворюється в цілісну економічну систему, тому все більш виразно просте-

жується тенденція до активізації економічної взаємодії різних країн. Це призводить до збільшення обсягів товарообігу, збільшення швидкості руху одиниці

товару в логістичній мережі, подовження й ускладнення ланцюжків доставки товару, збільшення питомої ваги транспортних витрат у загальних витратах. Таким чином, транспортна галузь відіграє все більш значущу роль в організації бізнес-процесів виробництва і реалізації товарів. Саме ці фактори послужили причиною того, що сьогодні все активніше розвиваються мультимодальні та інтермодальні перевезення, які включають у себе не тільки процес переміщення товару, але й експедиційні операції. Транспортно-експедиторське забезпечення зовнішньоторговельного товарообігу як невід'ємна частина міжнародної торгівлі повинно бути засноване на єдиних підходах до організації цієї діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Варто відзначити діяльність Міжнародної федерації експедиторських організацій (ФІАТА), головна мета якої – забезпечення інтересів експедиторів на міжнародному рівні.

Правові та організаційні засади транспортно-експедиторської діяльності в Україні визначаються Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність». Згідно із цим Законом, транспортно-експедиторська послуга – це робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпорту, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування [1]. Транспортно-експедиційна послуга – це операція чи група операцій, спрямованих на задоволення потреби клієнта в експедируванні. Транспортно-експедиційне обслуговування (ТЕО) – це діяльність спеціалізованих організацій, пов'язана з перевезенням вантажів і виконанням допоміжних робіт.

Основне завдання ТЕО – це пошук найбільш ефективного для замовника варіанта доставки вантажів на одному або декількох видах транспорту.

Транспортно-експедиторська діяльність має складну структуру, головними учасниками якої є клієнти, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, річкового та морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів.

У структурі ТЕО можна відокремити 3 складові: транспортне обслуговування, експедиторське обслуговування, посередницьке обслуговування [2].

Транспортне обслуговування – це перевезення на різних видах транспорту, навантажувально-розвантажувальні роботи у клієнта та на транспортних вузлах, складські роботи на транспортних вузлах та в розподільчих центрах, а також перевантажування з одного виду транспорту на інший.

Експедиційне обслуговування – це підготовка вантажів, зокрема розрахунки, оформлення документів, зважування, маркування, операції з переміщення вантажів – приймально-здавальні операції та

охорона, а також організаційні послуги, а саме координація робіт різних видів транспорту та інформаційно-комерційні послуги.

Посередницьке обслуговування складається з організаційно-посередницького, консультаційно-аналітичного, інформаційного.

Ю.А. Коскіна в роботі «Експедиторська діяльність як різновид посередництва у придбанні транспортних послуг» дала таке тлумачення: «Транспортно-експедиторська діяльність визначається як надання послуг транспорту, які мають у собі комплекс процесів, операцій і дій, деякі з котрих є основними і невід'ємними елементами доставки товарів, а інші носять допоміжний характер, які сприяють виконанню основного процесу транспортування» [3].

Ю.М. Неруш окремо деталізує транспортне і експедиційне обслуговування. На його думку, транспортне обслуговування визначається як діяльність транспортно-експедиторських підприємств, що пов'язана з процесом переміщення вантажів у просторі і часі з наданням транспортуючих, завантажувально-розвантажувальних послуг і послуг зберігання. Експедиційне обслуговування вчений визначає як складову частину процесу руху товарів від виробника до споживача і включає виконання додаткових робіт і операцій, без яких процес транспортування є неможливим [4].

Поняття транспортно-експедиторської діяльності і транспортно-експедиторських послуг можуть розглядатися по-різному, але сутність цих термінів залишається єдиною. Узагальнюючи їх, можна зробити висновок, що транспортно-експедиторська діяльність – це комплекс послуг, які включають увесь спектр робіт, пов'язаних із перевезенням (транспортуванням) вантажів (товарів), а також з їх навантаженням, доставкою вантажів у пункт призначення, страхуванням та забезпеченням їх охорони. Експедитори, своєю чергою, виступають посередниками в наданні даних послуг.

Необхідно зазначити, що в умовах ринкової економіки підтверджується важлива організуюча та системоутворююча роль транспортно-експедиторської діяльності в процесі формування логістичних технологій як під час реалізації зовнішньоторговельних зв'язків, так і під час організації транзитних потоків вантажів і транспортних засобів через територію України.

В економічній літературі понятійно-категоріальний комплекс у сфері управління транспортно-експедиторською діяльністю відзначається певною незгодженістю. Передусім це стосується трактування поняття транспортного експедирування.

Постановка завдання. Мета статті – дати визначення поняттю ТЕО та довести перевагу застосування логістичного підходу до організації ТЕО, що забезпечить можливість отримання економії на доставці вантажів, що в кінцевому підсумку позначиться на зниженні ціни споживання товарів

та збільшенні обсягів реалізації продукції й якості послуг.

Виклад основних результатів. Відмінності в тлумаченні поняття експедиційної діяльності можна проілюструвати на двох моделях системи експедирування: традиційної та логістичної.

Класична модель відображає точку зору авторів, які стверджують, що експедитори – посередники (рис. 1) [5].

Згідно з даною моделлю, експедитори є посередницькими структурами, які виконують окремі сервісні і комерційні функції між вантажовідправниками (система 1) і транспортними підприємствами (система 2), а також між транспортними підприємствами і вантажоодержувачами (система 3), тобто обслуговують різні самостійні системи.

Недоліком моделі є те, що експедиторам доводиться вдаватися до штучних методів ув'язки вантажопотоків на стику ланок «вантажовідправник – транспорт» і «транспорт – вантажоодержувач». Відсутність координації діяльності по доставці вантажу пояснюються неточністю і збоями в роботі експедиторів і перевізників у даній моделі. Кожна посередницька ланка тут відповідає тільки за свій комплекс операцій і не пов'язує його з повним комплексом операцій із транспортно-експедиційного обслуговування під час переміщення вантажу по всьому логістичному ланцюгу. Дана модель організації експедиційної діяльності не дає експедитору змоги комплексно оцінювати весь транспортний і товарний ринок і, отже, оперативно реагувати на зміну попиту. Інакше кажучи, дана модель слабо адаптована до умов зовнішнього середовища.

У логістичній моделі взаємини між транспортними організаціями, вантажовласниками і транспортно-експедиторськими підприємствами розглядаються в рамках логістичної системи (рис. 2) [5].

Під логістичною системою в роботі розуміється складна організаційно структурована економічна

система, що складається із взаємозв'язаних в єдиному процесі управління матеріальними і супутніми потоками елементів-ланок (вантажовідправників, вантажоодержувачів, перевізників, інших учасників доставки), сукупність яких, межі і завдання функціонування об'єднані внутрішніми цілями організації бізнесу і зовнішніми цілями, наприклад скороченням часу доставки, вибором оптимального маршруту доставки, доставкою точно вчасно і т. д.

Логістична модель відображає підхід, згідно з яким експедитори трансформуються із посередників у принципалів, тобто стають рівноправними учасниками перевізного процесу. Перевага даної моделі – відмова від поняття стохастичності транспортних потоків і вивчення цих потоків як детермінованих, із певними параметрами, іншими словами, відмова від знеособленого вантажопотоку. У такій моделі взаємини експедиторів із транспортними організаціями, вантажовідправниками і вантажоодержувачами розглядаються в рамках логістичної системи.

Останнім часом намітилася тенденція до поступового переходу від вузької спеціалізації транспортно-експедиторських підприємств як посередників під час перевезень до здійснення ними функцій організаторів і операторів (логістична модель). Для цього крупні транспортно-експедиторські підприємства розвивають власні потужності (пересувний склад, складські термінали).

Ускладнення структури логістичної системи експедирування щодо традиційної змінює роль експедиторів та їх місце в даній системі, істотно ускладнює взаємовідносини елементів системи, структуру і рух потоків інформації, фінансових, матеріальних ресурсів. Більш жорстка координація та контроль взаємодії елементів, що зосереджені в руках експедиторів, у подібній системі забезпечують можливість отримання економії на доставці, що в кінцевому підсумку позначається на зниженні ціни споживання товарів та збільшенні обсягів реалізації продукції і послуг.

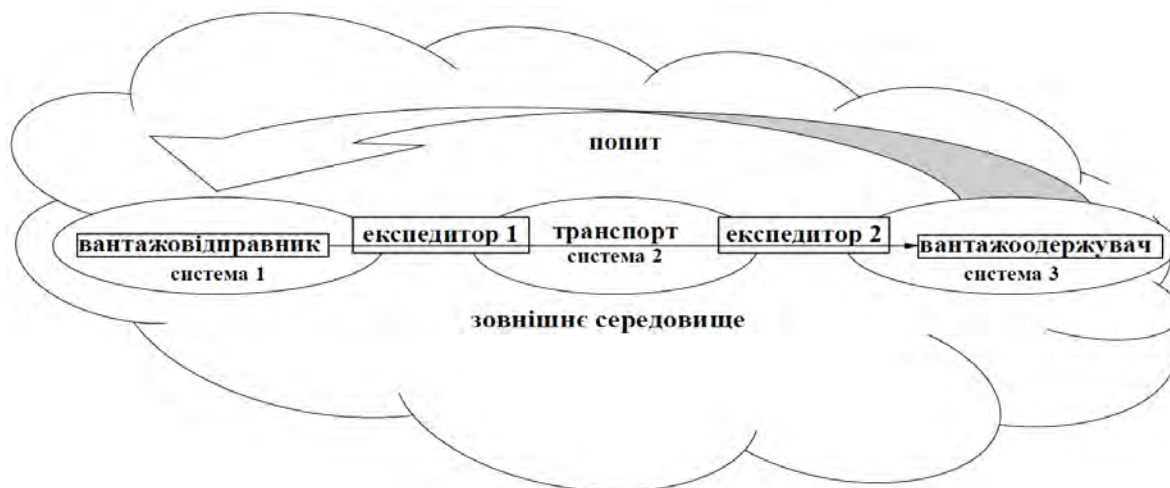


Рис. 1. Класична модель системи транспортного експедирування

Головний фактор у роботі будь-якої організації – це якість її продукції і послуг. Сьогодні вантажовласник, замовляючи в експедитора послугу з організації внутрішнього або міжнародного перевезення вантажів, хоче бути впевненим у тому, що його вантаж буде доставлений до місця призначення в цілості, точно в строк і при цьому у супроводі всіх необхідних документів. Окрім того, він бажає мати оперативну інформацію про рух свого вантажу за маршрутом прямування. Іншими словами, мова йде не просто про «організацію доставки», а про надання замовнику якісної транспортно-експедиторської послуги. В умовах «ринку покупця» продавець організує поставку товарів так, щоб максимально задовольнити клієнта, який диктує свої умови у сфері набору й якості послуг [6].

Якість ТЕО – це задоволення потреб клієнтів (вантажовласників), виражене в належному та ефективному виконанні ТЕО, відсутності помилок, постійному прагненні до підвищення рівня обслуговування, а також у відповідності рівня обслуговування стандартам споживача, умовам договору або зазвичай які висуваються вимогам до якості обслуговування [7].

Сьогодні все більше число користувачів транспортно-експедиторських послуг вимагає, щоб провайдери цих послуг дотримувалися стандартів якості ISO. Відомі ситуації, за яких вантажовідправники відмовляються працювати з організацією, не здатною підтвердити, що їх бізнес ведеться згідно з міжнародною системою якості. Особливо часто такі ситуації стали виникати після активного виходу на український ринок міжнародних транспортних компаній і великих торгових мереж.

Система якості – це сукупність організаційної структури, методик, процесів і ресурсів, необхідних для загального керівництва якістю. Система якості є основою для демонстрації здатності організації надавати продукцію, що відповідає вимогам споживача, і створення ефективної системи менеджменту.

Стандарти ISO 9000 дають рекомендації з управління якістю відповідно до концепції інтегрального менеджменту якості TQM – Total Quality Management («Загальне управління якістю»). Вони містять принципи формування та управління якістю об'єкта на етапах його життєвого циклу і вимоги до системи управління якістю. Стандарти ISO 9000 у більшості країн прийняті як національні.

Основними стандартами ISO 9000: 2008 (2009) є [8]:

– ISO 9000-2008 «Системи управління якістю. Основні визначення і словник», який містить принципи управління якістю, основи побудови і функціонування систем якості, а також визначення ключових термінів у сфері якості;

– ISO 9001-2008 «Системи управління якістю. Вимоги» є стандартом, за вимогами якого проводиться сертифікація системи управління якістю;

– ISO 9004-2008 «Системи управління якістю. Керівництво щодо поліпшення діяльності» використовується для розвитку системи якості, що задовольняє вимогам стандарту ISO 9001 і містить додаткові рекомендації щодо вдосконалення діяльності підприємства.

Провівши аналіз поняття «якість ТЕО» стає можливим визначити власне бачення цієї категорії: якість ТЕО – це комплексна категорія, яка визначається здатністю задовольняти встановлені або передбачувані потреби клієнта (вантажовласника) у своєчасній доставці вантажу, стійкості зв'язків з іншими сторонами транспортного процесу (транспортними, суднохідними компаніями та ін.), належному оформленні транспортних документів, додаткових послугах (страхування вантажу, розроблення індивідуальних схем доставки вантажу, інформативному супроводі та ін.), зберігання вантажу на складських площах, що, своєю чергою, позитивно відображається як на іміджі транспортно-експедиторської компанії, так і на фінансових результатах діяльності [9].

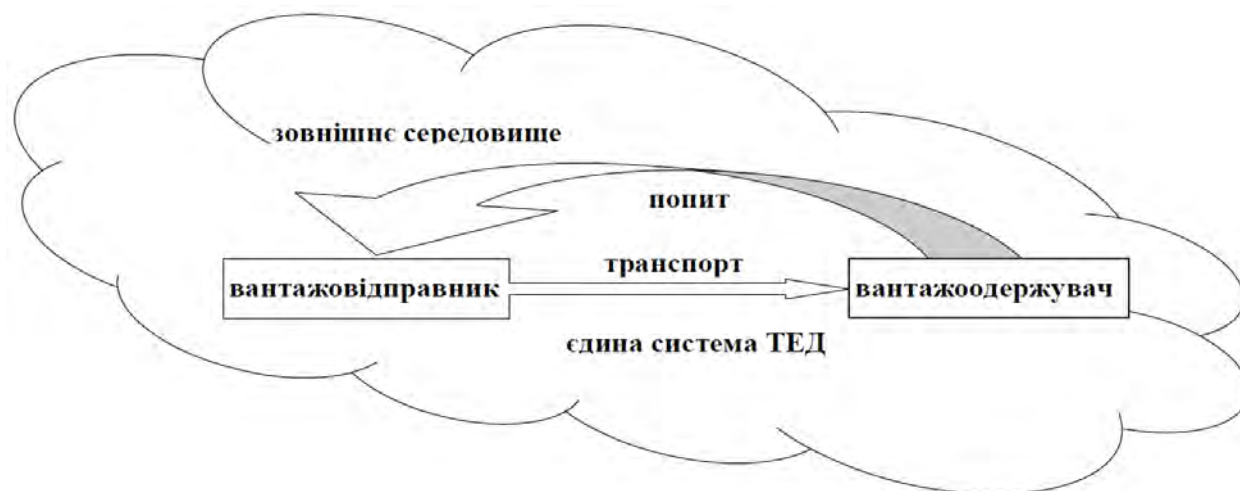


Рис. 2. Логістична модель системи транспортного експедирування

Максимально високий рівень якості транспортно-експедиційних послуг може бути досягнутий тільки за пропозиції замовникам комплексу послуг. Іншими словами, експедитор не тільки організовує перевезення вантажу, але і готовий виконати масу різноманітних супутніх послуг: комплектування та збереження вантажів, документальне оформлення перевезення, розрахунки з перевізниками та провайдерами інших видів послуг, здійснення інформаційного забезпечення/ супроводження перевезення. А в разі виконання міжнародного перевезення можуть додатися ще і послуги з митного оформлення вантажів. В умовах ринку обслуговування з більш широким асортиментом пропонованих послуг, ніж це необхідно споживачу, останньому обходиться дорожче [10], тому експедитор повинен дуже чітко розуміти, що ніяка послуга не може бути нав'язана споживачу. Поняття якості транспортно-експедиторських послуг нерозривно пов'язане з потребами та запитамі клієнтів, процес надання таких послуг має відштовхуватися від потреб клієнтів. Однак професійний експедитор зобов'язаний пред'явити клієнту максимально можливий набір послуг, а останній повинен мати можливість вибору. Транспортно-експедиторська послуга тільки тоді буде по-справжньому якісною, коли споживач має можливість вибрати для себе тільки дійсно необхідні йому операції з усього широкого спектру пропонованих послуг. Іншими словами, необхідно визначити, що отримає споживач транспортно-експедиторських послуг від упровадження експедитором системи управління якістю.

У цьому зв'язку доречно процитувати американського маркетолога Р. Хеллера: «Споживач повинен мати право вибору, тільки він може вирішити, що йому вигідніше і зручніше виконати – виробляти товар або купувати» [11]. Якщо слово «товар» замінити на слова «транспортно-експедиторська послуга», то відразу отримуємо своєрідну «логістичну» інтерпретацію класичної дилеми маркетингу – *make or buy problem* (проблема виробляти чи купувати).

Одним з основних стійких конкурентних переваг експедитора є інформаційний супровід перевезення. Високопрофесійний експедитор створює власні інформаційні системи, що здійснюють постійний контроль над місцем розташування контейнерів на маршруті (трейсинг). Такі системи збирають у перевізників усю інформацію про рух контейнерів із вантажем по маршруту прямування, обробляють її

та мінімум один раз на добу передають замовникам електронною поштою.

Сьогодні, використовуючи Інтернет-ресурси, клієнт може не тільки отримати інформацію про місцезнаходження контейнерів зі своїм вантажем, але й розрахувати вартість перевезення, а також розмістити в експедиторській компанії нове замовлення на перевезення (зробити букінг). Таку систему вже активно застосовують низка великих українських експедиторських компаній і велика кількість зарубіжних.

Ще однією важливою конкурентною перевагою сучасної транспортно-експедиторської компанії є її орієнтованість на потреби клієнта. Досвідчений і високопрофесійний експедитор повинен уміти знайти правильні відповіді навіть на ще не задані питання. Такий підхід до роботи із замовниками отримав назву «бізнес, орієнтований на потреби клієнта», або клієнтоорієнтований бізнес (*customer business oriented*). У всіх великих вітчизняних та іноземних транспортних і експедиторських компаніях створені спеціальні відділи по роботі з клієнтами (*customer service*), основними функціями яких є рішення будь-яких проблем клієнтів, пов'язаних із транспортуванням їх вантажів.

Ще один важливий показник якості транспортно-експедиторської послуги – забезпечення схоронності вантажів. У цьому відношенні контейнер, безумовно, – успішний винахід, зроблений у галузі транспорту ще в минулому столітті. Конструкція контейнера дає змогу гарантувати максимальне зберігання вантажу під час транспортування, за умови, що відправник правильно розмістив і закріпив у контейнері вантаж. Сучасні засоби транспортування і вантажно-розвантажувальна техніка на терміналах забезпечують дуже високий ступінь безпеки під час перевезення і перевалки з одного виду транспорту на інший.

Висновки. Виходячи з усього вищевикладеного, стає цілком очевидним, що якість транспортно-експедиторської послуги оцінюється тільки споживачем, і тому вона повинна бути поставлена в повну залежність від його потреб і побажань. Потрібно відзначити, що вантажовідправники мають пожнати плоди поліпшення якості транспортно-експедиторських послуг, не несучи при цьому додаткових витрат і не докладаючи для цього ніяких додаткових зусиль. Для цього необхідне розроблення способів та методів оцінки та поліпшення якості ТЕО, орієнтоване передусім на всеохоплююче задоволення споживача цієї послуги.

Список літератури:

1. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 1 липня 2004 р. № 1955-IV.
2. Свиридко С.В. Логістика: сучасні світові тенденції розвитку/ С.В. Свиридко // Проблеми розвитку внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. – 2009. – № 1. – Ч. 1. – С. 452.
3. Коскіна Ю.А. Експедиторська діяльність, як різновид посередництва у придбанні транспортних послуг / Ю.А. Коскіна // Соціум. Наука. Культура. Технічні науки. – С. 3.

4. Неруш Ю.М. Коммерческая логистика : [учебник] / Ю.М. Неруш. – М. : ЮНИТИ, 1997. – 270 с.
5. Пічугіна Ю.В. Формування ефективного транспортного експедирування в морських портах : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.04 / Ю.В. Пічугіна. – СПб., 2009 – С. 40–43.
6. Саркисов С.В. Управление логистикой : [учеб. пособ. для вузов] / С.В. Саркисов. – М. : Дело, 2004. – 368 с.
7. Стадник В.Г. К проблеме повышения эффективности управления качеством транспортно-экспедиторской компании / В.Г. Стадник. – Дніпропетровськ, 2010.
8. Система стандартов ИСО 9004-2001. Системы менеджмента качества. Рекомендации по улучшению деятельности.
9. Фомин В.Н. Квалиметрия. Управление качеством. Сертификация : [курс лекций] / В.Н. Фомин. – М., 2000.
10. Всеобщее управление качеством : [учебник для вузов] / О.П. Глудкин, Н.М. Горбунов, А.И. Гуров, Ю.В. Зорин. – М. : Радио и связь, 1999.
11. Хойер Р., Хойер Б. Что такое качество? / Р. Хойер, Б. Хойер // Стандарты и качество. – 2002. – № 23. – С. 97–102.

УДК 005:330.341.1(477)

Ткаченко І.П., к. е. н., доцент,
доцент кафедри фінансів та обліку
Дніпровський державний технічний університет
Очеретяний В.В., студент
Дніпровський державний технічний університет

МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРАТЕГІЇ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА В СИСТЕМІ ІНСТИТУЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ ФОРМУВАННЯ ЙОГО ІННОВАЦІЙНОЇ ПОВЕДІНКИ

Ткаченко І.П., Очеретяний В.В. Механізм забезпечення стратегії інноваційного розвитку підприємства в системі інституційної структури формування його інноваційної поведінки. У статті висвітлено питання, які стосуються змісту та шляхів удосконалення управління інноваційною діяльністю підприємств у контексті формування механізму забезпечення стратегії їх інноваційного розвитку в системі інституційної структури формування інноваційної поведінки. Зазначено, що ключовим завданням організації системи інституційної структури формування інноваційної поведінки підприємства є створення «правил поведінки», генерування інформації у поєднанні з одночасним розв'язанням проблем, що виникають, та підтримкою збалансованості інтересів усіх стейкхолдерів та контрагентів.

Ключові слова: механізм, інновації, інноваційна активність, інституції, інноваційна структура, інноваційна поведінка.

Ткаченко И.П., Очеретяный В.В. Механизм обеспечения стратегии инновационного развития предприятия в системе институциональной структуры формирования его инновационного поведения. В статье освещены вопросы, которые касаются содержания и путей усовершенствования управления инновационной деятельностью предприятий в контексте формирования механизма обеспечения стратегии их инновационного развития в системе институциональной структуры формирования инновационного поведения. Отмечено, что ключевым заданием организации системы институциональной структуры формирования инновационного поведения предприятия является создание «правил поведения», генерирование информации в сочетании с одновременным решением проблем, которые возникают, и поддержкой сбалансированности интересов всех стейкхолдеров и контрагентов.

Ключевые слова: механизм, инновации, инновационная активность, институции, инновационная структура, инновационное поведение.

Tkachenko I.P., Ocheretianyi V.V. Mechanism of providing of strategy of innovative development of enterprise in the system of institutional structure of forming of him innovative behavior. In the article the lighted up questions that touch maintenance and ways of improvement of management of enterprises innovative activity in the context of forming of mechanism of providing of strategy them innovative development in the system of institutional structure of forming of innovative behavior. Pre-condition of socio-economic increase of country is development of innovative enterprise. However, the indexes of innovative development in industry of Ukraine considerably fall behind from analogical world values. It is marked in the articles lighted up, that a key task to organization of the system of institutional structure of forming of innovative behavior of