

3. Железко Б.А. Реинжиниринг бизнес-процессов / Б.А. Железко, Т.А. Ермакова, Л.П. Володько [под ред. Б.А. Железко]. – М.: Мисанта, 2006. – 216 с.

4. Новак В.О., Симоненко Ю.Г. Інформаційні системи в менеджменті: Підручник. – К.: Каравела; Піча Ю.В., 2008. – 616 с.

5. Райков А.Н. Интеллектуальные информационные технологии. – М.: МИРЭА, 2000. – 96 с.

6. Робсон М., Уллах Ф. Практическое руководство по реинжинирингу бизнес-процессов. – М.: Аудит: Юнити, 1997. – 224 с.

7. Череп А.В. Реинжиниринг – філософія управління підприємством харчової промисловості: монографія / А.В. Череп, К.Л. Потопа, О.В. Ткаченко. – К.: Кондор, 2009. – 368 с.

8. Хаммер М., Чампи Дж. Реинжиниринг корпорации: Манифест революции в бизнесе. – Пер. с англ.; Под ред. В.С. Катькало. – СПб.: Изд-во СПб ун-та, 1997. – 332 с.

О.Г. ДЗЬОБА,

к.т.н., доцент, Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу

Особенности формирования организационного потенциала газотранспортных предприятий

У статті наведено результати дослідження теоретичних засад існуючих концепцій формування та управління потенціалом підприємства, охарактеризовано вплив організаційно-структурних та організаційно-технічних механізмів на розвиток організаційного потенціалу газотранспортних підприємств.

Ключові слова: потенціал підприємства, організаційно-структурний механізм, організаційно-технічний механізм, газотранспортні підприємства.

В статье приведены результаты исследования теоретических основ существующих концепций формирования и управления потенциалом предприятия, дана характеристика влияния организационно-структурных и организационно-технических механизмов на развитие потенциала газотранспортных предприятий.

Ключевые слова: потенциал предприятия, организационно-структурный механизм, организационно-технический механизм, газотранспортные предприятия.

The results of the research on the theory of the existing concepts of enterprise capacity forming and management are given, the influence of organizing, structural and technical-organizing mechanisms on the development of the gas transportation enterprises capacity are also given in the article.

Постановка проблеми. Результати діяльності будь-якої економічної системи залежать від її внутрішнього потенціалу та здатності до його повного розкриття і реалізації в умовах невизначеного, мінливого, багатофакторного зовнішнього середовища. Очевидно, що динамічність ринкового середовища обумовлює необхідність здійснювати постійне налаштування параметрів економічної системи, адаптування методів та інструментарію управління об'єктами та суб'єктами складовими її сукупного потенціалу з метою до-

сягнення найвищого рівня ефективності за певних конкретних умов. Ця обставина обумовлює актуальність пошуку та розроблення нових методів та механізмів управління економічним потенціалом різноманітних економічних систем. Особливого значення у зв'язку з цим набувають питання забезпечення ефективності функціонування організаційного потенціалу газотранспортних підприємств.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. У відомих дослідженнях з проблематики управління потенціалом суб'єктів господарювання наводиться достатньо обширний спектр управлінських підходів у сфері реалізації потенціалу та наукового обґрунтування теоретико-концептуальних моделей для ефективного забезпечення процесів формування і використання потенціалу господарських систем. Так, зокрема, дослідженню базових понять теорії управління потенціалом присвячено роботи Н.С. Краснокутської, Є.В. Лапіна, О.І. Олексюка, Є.В. Попова, І.М. Репіної, М.К. Старовойтова, О.С. Федоніна, П.А. Фоміна та інших. Більш вузько питання управління потенціалом та його окремими складовими розглядалися у роботах Д.В. Андрощук, І.В. Бакум, Л.В. Балабанової, І.М. Герасименко, І.З. Должанського, Т.О. Загорної, М. Пашкевич, В.М. Рацупкіної, О.Є. Сухая, Н.Ю. Тимошенко, О.О. Удалих, І. Фесенко та інших.

Проте існує низка проблем, пов'язаних із формуванням та використанням організаційного потенціалу газотранспортних підприємств, які залишаються на сьогодні не вирішеними та недостатньо дослідженими. На даний час відсутній також єдиний підхід до визначення і формування механізму функціонування організаційного потенціалу таких підприємств.

Метою статті є аналіз теоретичних засад основних концепцій формування та управління потенціалом газотранспортних підприємств, дослідження його особливостей та розроблення теоретичних основ механізму формування та ефективного використання організаційного потенціалу підприємства.

Виклад основного матеріалу. В сучасній економічній літературі одним із основних підходів до побудови системи управління потенціалом підприємства вважається той, який базується на концепції адекватної реакції підприємства на трансформацію економічних відносин. Ця реакція полягає у коригуванні існуючої стратегії функціонування і розвитку підприємства на певному сегменті ринку [1, с. 236]. Відповідно процес формування потенціалу підприємства, його трансформації та розвитку слід підпорядковувати його економічній стратегії і вважати одним із напрямів практичного втілення стратегії.

Однією із важливих складових економічного потенціалу підприємства є його організаційний потенціал, реалізація якого здійснюється через систему механізмів. Основним призначенням організаційних механізмів у складі комплексного механізму управління прийнято вважати формування та нарощування організаційного потенціалу підприємства як складової частини управлінських ресурсів, орієнтованої на управління факторами виробництва.

Формування організаційного потенціалу реалізується через [2, с. 68]:

- побудову структури підприємства як цілеспрямованої виробничо–господарської соціотехнічної системи;
- організацію діяльності підприємства відповідно до сформованої місії, встановлених цілей, визначених цінностей, корпоративних норм;
- організацію управління підприємством в цілому, а також окремими структурними ланками та інформаційне забезпечення діяльності;
- реструктуризацію підприємства, реорганізацію діяльності та управління відповідно до зміни потреб споживачів, цілей підприємства, стану зовнішнього середовища;
- розвиток мотивації процесів удосконалення організаційних структур та системи управління.

Враховуючи природу та зміст організаційних процесів на підприємстві, управління ними можна здійснювати через конкретні організаційні механізми. До найважливіших з них відносять організаційно–структурні, організаційно–технічні, організаційно–економічні та організаційно–адміністративні. Більшість із виділених механізмів на рівні підприємств чи їх об'єднань мають комплексний характер.

Ефективна реалізація організаційного потенціалу підприємства через систему організаційних механізмів потребує швидкої адаптації останніх до змін зовнішнього середовища. Відповідно організаційний потенціал набуває ознак динамічної системи, орієнтованої на максимальне використання реальних можливостей.

Механізми реалізації можливостей розглядаються окремими авторами як сукупність певних управлінських дій чи бездіяльності стосовно джерел можливостей з метою пристосування підприємства до зовнішнього середовища та максимального використання можливостей розвитку та уникнення загроз занепаду [3, с. 210]. Такий підхід у рамках

теорії динамічних здатностей, яку ще називають «парадигмою динамічних здатностей» (dynamic capabilities paradigm), вперше було запропоновано Д. Дж. Тізом. Він визначає, в якому напрямі слід розширювати існуючі внутрішні і зовнішні компетенції фірми, включно із зміною організаційних структур та механізмів, аби відповідати змінам зовнішнього світу. Таким чином, покращення використання організаційного потенціалу підприємства слід розглядати з позицій реалізації його динамічних здатностей.

За класичним визначенням «динамічні здатності – це потенціал фірми в інтегруванні, створенні і реконфігурації внутрішніх і зовнішніх компетенцій для того, щоб відповідати змінам зовнішнього середовища» [4, с. 183]. Залежно від здатності адаптації до зміни внутрішніх та зовнішніх умов виділяють три типи механізмів [5]:

1) механізми з пасивною адаптацією, які застосовуються при функціонуванні системи в стабільному, нескладному і достатньо визначеному середовищі і направлені на вибір найбільш сприятливих умов діяльності організації з тих, що вже є в наявній «ніші» зовнішнього середовища. Суттєві зміни умов у рамках обраної «ніші» призводять до якісної перебудови виробничо–господарської системи організації. Ці механізми властиві для так званих систем реактивної адаптації, до яких відносять, для прикладу, системи бюджетно–фінансового контролю, довгострокового планування тощо. Механізми цього типу відповідають існуючі механізми функціонування організаційного потенціалу газотранспортних підприємств;

2) механізми з активною адаптацією, в основі яких лежить безпосередня адаптація до змін у зовнішньому середовищі і які забезпечують швидке переналаштування (перебудову) внутрішніх структур та спрямовані на активне використання елементів зовнішнього середовища в діяльності підприємства;

3) механізми, спрямовані на формування зовнішнього середовища, які створюються з метою цілеспрямованого впливу на зовнішнє середовище та формування таких його елементів та параметрів, які б найбільш повно відповідали цілям підприємства.

Таким чином, важливою складовою механізмів реалізації організаційного потенціалу підприємства виступають динамічні здатності, які забезпечують зміну компетенцій підприємства відповідно до змін його можливостей – зовнішніх і внутрішніх.

Зупинимось тепер більш детально на характеристиці окремих організаційних механізмів, які забезпечують формування та управління організаційним потенціалом підприємства.

Організаційно–структурні механізми дозволяють визначити та раціоналізувати склад і характеристики факторів виробництва й виробничих процесів, необхідних для виготовлення певної продукції, виконання робіт чи надання послуг. Практична реалізація цих завдань досягається через формування системи цілей підприємства, встановлення пріоритетів діяльності, формування адекватної структури діяльності, виробничої структури, реструктуризацію ринку тощо.

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Організаційно–технічні механізми орієнтовані на управління технічними, соціотехнічними і технологічними параметрами виробничих процесів, організацію виробництва з метою створення єдиної організаційно–технічної основи спеціалізації й кооперування, забезпечення ритмічності виробництва, досягнення високих якісних показників, ефективності використання виробничих ресурсів, розширення можливостей і прискорення впровадження у виробництво нової техніки й технологій; сертифікацію відповідності продукції чи послуг певним стандартам чи технічним умовам тощо.

Організаційно–адміністративні механізми базуються на використанні адміністративних методів управління, тобто засобів впливу на діяльність підприємства, його структурних підрозділів, посадових осіб, окремих виконавців з боку органів управління шляхом встановлення їм обов'язків, завдань, доручень, обсягів робіт тощо через накази, розпорядження, приписи, інші адміністративні акти та дії, що опираються на владні повноваження та стан підпорядкованості. Адміністративні методи відносять до позаекономічних методів прямого керівного впливу. За їх допомогою вирішується значна частина завдань із розподілу та координування робіт на підприємстві, а важливими аспектами цих методів є відповідальність, влада і повноваження, підзвітність, делегування.

Організаційно–економічні механізми орієнтовані на управління економічними параметрами виробничо–господарської діяльності.

Ряд авторів пропонують включати до складу механізмів організаційного потенціалу підприємства окрім вище зазначених і такі, як інформаційний, корпоративного планування, організації управління [2, с. 70], хоча названі механізми є швидше інструментами реалізації більш загального комплексного механізму управління потенціалом підприємства загалом.

Характеризуючи особливості формування організаційного потенціалу газотранспортних підприємств, можна виділити ряд важливих моментів. Зупинимося насамперед на особливостях структурних чинників організаційного потенціалу. Так, виробнича структура діючих нині підприємств трубопровідного транспорту газу, до яких ми відносимо територіальні управління магістральних газопроводів, які на даний час підпорядковані адміністративній надбудові – дочірній компанії «Укртрансгаз», формувалася в умовах командно–адміністративної економіки Радянського Союзу. Шістдесяті, а особливо сімдесяті та вісімдесяті роки минулого століття стали періодом освоєння та введення в експлуатацію великих родовищ нафти і газу на території СРСР, і саме тоді ж здійснювалося масштабне будівництво потужних газопроводів для транспортування енергетичних ресурсів як для внутрішніх потреб, так і на експорт до країн Центральної та Західної Європи. Розвиток економіки СРСР та окремих галузей господарського комплексу значною мірою визначався наявністю унікальної природної бази вуглеводневих ресурсів, низькою собівартістю їх видобування і відповідно низькими внутрішніми цінами на природний газ та нафту. Газотранспорт–

на система формувалася в той період як цілісний та технологічно пов'язаний з іншими енергетичними об'єктами виробничий комплекс, структурні одиниці якого розміщувалися на території всієї країни. З розпадом Радянського Союзу відбувся розподіл активів та виробничих об'єктів систем трубопровідного транспорту між новоутвореними державами, однак збереглися технологічні взаємозв'язки та необхідність координації та спільного оперативного управління процесами транспортування. Особливо це стосується трубопровідних систем, за допомогою яких здійснюється транзит енергоресурсів на території інших держав. Такі зміни вимагали перегляду виробничих структур підприємств трубопровідного транспорту, та їх адаптації до нових умов.

Як уже зазначалося раніше, на формування раціональної виробничої структури значний вплив справляють галузеві особливості підприємства. Такими особливостями підприємств трубопровідного транспорту є [6, с. 67–68]:

- безперервний характер основних виробничих процесів;
- жорстка технологічна детермінованість виробничих процесів, що проявляється у однозначній черговості протікання окремих стадій та часткових процесів, їх взаємозв'язку, неможливості довільної їх зміни;
- наявність технологічного взаємозв'язку з видобувними підприємствами та іншими трубопровідними системами з одного боку, та споживачами газу з іншого;
- нерівномірний характер споживання газу;
- просторова розосередженість виробничих об'єктів на значних територіях;
- високий рівень фондоозброєності праці, фондо– та енергомісткості виробництва;
- значне переважання витрат уречевленої праці порівняно з витратами живої праці в структурі собівартості транспортних послуг;
- підвищена пожежо– та вибухонебезпечність виробничих об'єктів;
- значний негативний вплив на довкілля.

Основний виробничий процес магістрального транспортування природного газу та зберігання його в підземних сховищах здійснюють територіальні управління магістральних газопроводів (УМГ), які входять на правах філій до складу ДК «Укртрансгаз». Створення та розвиток цих підрозділів (до 1998 року самостійних підприємств) відбувалися паралельно із процесами будівництва і введення в експлуатацію магістральних газопроводів, компресорних станцій, підземних сховищ газу. Загалом внутрішня виробнича структура територіальних управлінь магістральних газопроводів є типовою і формувалася за технологічною ознакою та з урахуванням територіального розміщення виробничих об'єктів. За кожним із управлінь закріплювався комплекс виробничих об'єктів, що розміщувалися на відповідній території, незалежно від того, чи були ці об'єкти цілісними відокремленими виробничо–технологічними комплексами, чи складала якусь частину більш загальних виробничо–технологічних

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

комплексів. Наприклад, окремі територіальні управління забезпечують експлуатацію лише певних ділянок транзитних газопроводів, що перетинають територію країни в напрямку із сходу на захід. Звідси стає зрозумілим, наскільки важливо забезпечувати узгоджену роботу територіальних управлінь при транспортуванні газу та оперативне управління їх діяльністю. Ці функції в даний час виконує Об'єднане диспетчерське управління (ОДУ), розміщене в м. Києві.

Основними виробничими об'єктами УМГ є газопроводи та компресорні станції, характеристику яких подано у таблиці. Розвиток процесів виробничої структуризації діючих газотранспортних підприємств відбувався в межах процесу формування їх організаційного потенціалу і призвів до типізації основних виробничих ланок. Сьогодні до підрозділів основного виробництва в складі УМГ відносяться лінійні виробничі управління магістральних газопроводів (ЛВУМГ) та виробничі управління підземного зберігання газу (ВУПЗГ). Склад допоміжних та обслуговуючих підрозділів УМГ може відрізнитися, але зазвичай присутні такі підрозділи, як пересувна механізована колона, автотранспортне господарство, складське господарство, механічні майстерні (рис. 1).

На рівні типових структурних підрозділів газотранспортних підприємств, таких як лінійні виробничі управління, формування низових виробничих ланок, здійснювалося також на основі реалізації принципів структурної стандартизації та уніфікації, наслідком чого стало утворення типових служб

основного виробництва (газомотокомпресорна (ГКС), лінійно-експлуатаційна (ЛЕС), служба експлуатації ГРС, служба підготовки газу до транспортування і т.п.) та допоміжного і обслуговуючого виробництва (служба капремонт газопроводів і ГРС, служба капремонт промислових об'єктів, служба КВП і А, база виробничого обслуговування, хімлабораторія, служба енерговодопостачання, автотранспортне, складське та підсобне господарства).

Характеризуючи рівень досконалості існуючого організаційного потенціалу газотранспортних підприємств з позиції раціональності його виробничої структуризації та відповідності сучасним потребам, можна констатувати, що:

- в основу виробничої структуризації підприємств трубопровідного транспорту газу покладено територіальний та технологічний принципи, що відповідає поширеній світовій практиці для такого роду об'єктів;
- основні виробничі структурні одиниці (ЛВУМГ і ВУПЗГ) та виробничі одиниці низової ланки (служби) газотранспортних підприємств є типовими та побудовані на принципах стандартизації та уніфікації, що суттєво спрощує організацію виробництва та управління ним, підвищує ефективність ресурсного забезпечення виробництва, його технічного обслуговування тощо;
- для виробничих структур газотранспортних підприємств властивий значний рівень статичності та несхильності до змін, що обумовлюється високими інвестиційними витратами

Загальна характеристика територіальних УМГ [6, с. 79]

Найменування УМГ	Кількість основних структурних підрозділів		Довжина газопроводів в однит. вимірі, км	Кількість КС/цехів	Кількість ГПА	Потужність КС, МВт	Кількість ГРС	Активний об'єм ПСГ, млрд. куб. м
	ЛВУМГ	УПЗГ						
«Прикарпаттрансгаз»	5	1	5134	20/23	127	1121,9	195	2,3
«Київтрансгаз»	8	1	9232	15/21	146	1033	412	3,11
«Львівтрансгаз»	6	3	5894	12/23	150	854,4	213	23,3
«Черкаситрансгаз»	6	–	5170	16/23	132	1700	200	–
«Донбастрансгаз»	4	1	5094,4	6/8	72	470	180	0,82
«Харківтрансгаз»	8	1	6697	10/10	77	371	254	1,7

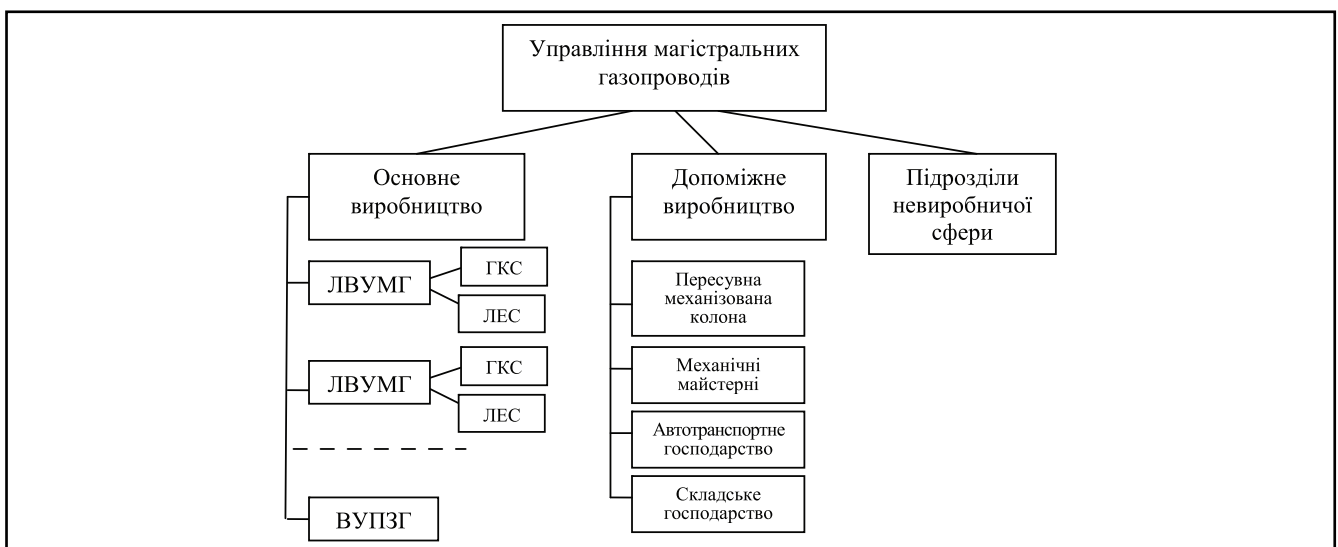


Рисунок 1. Виробнича структура територіального управління магістральних газопроводів [7, с. 56]

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

ми на створення чи реорганізацію виробничих об'єктів, ста-тичністю транспортних послуг, довготривалою прив'язкою споживачів до ринку трубопровідного газу;

– виробничі структури територіальних УМГ в силу своєї типовості легко піддаються централізованому управлінню в межах єдиної газотранспортної системи України, що підвищує оперативність прийняття і реалізації рішень та рівень надійності газопостачання споживачів внутрішнього ринку та зовнішніх споживачів газотранспортних послуг;

– організаційно–технічні та технологічні особливості ГТС України та підприємств, що її утворюють, є унікальними, оскільки дозволяють реалізовувати багатоваріантні способи газопостачання великих міст, окремих промислових регіонів за рахунок розгалуженості газової мережі, кільцювання окремих газопроводів, сполучення відокремлених газотранспортних коридорів перемичками тощо. Ці чинники також суттєво підвищують рівень надійності газопостачання;

– ще однією важливою структурно–системною особливістю газотранспортного комплексу України є наявність значних потужностей (других за обсягами на євразійському континенті) для підземного зберігання газу. Їхня концентрація в центральному, а головним чином в західному регіоні України дозволяє вирішувати низку важливих завдань, зокрема щодо регулювання та вирівнювання нерівномірності споживання газу як на внутрішньому ринку, так і на ринку європейських країн;

– унікальне поєднання організаційно–технологічних та структурно–системних особливостей ГТС України дозволяє вирішувати низку практичних завдань газозабезпечення споживачів як на внутрішньому, так і зовнішніх ринку, зокрема реалізовувати аверсні та реверсні режими транспортування, забезпечуючи подачу газу до окремих регіонів з різних напрямів, використовувати акумульовані в підземних сховищах запаси газу на випадок надзвичайних подій, зокрема великих аварій, припинення зовнішнього газопостачання (із Російської Федерації) через економічні чи політичні конфлікти тощо;

– рівень розвитку та розгалуженості газотранспортних мереж в Україні дозволить вирішувати низку нових завдань

в майбутньому, зокрема щодо забезпечення готовою транспортною інфраструктурою потреб у транспортуванні сланцевого газу, шахтного метану, газу, що надходить із зовнішніх джерел шляхом транспортування спеціальними суднами–газовозами у скрапленому (LNG–технології) та стиснутому (CNG–технології) стані.

Перелічені чинники сприяють підвищенню рівня організаційного потенціалу ГТС України, зокрема таких його складових, як організаційно–структурна та організаційно–технічна. Разом із тим можна виділити низку факторів, які знижують рівень організаційного потенціалу, а також не дозволяють повною мірою ефективно використовувати наявний потенціал.

Зниження рівня організаційно–технічної та ресурсної складових потенціалу газотранспортних підприємств відбувається внаслідок старіння та фізичного і морального зношування виробничих об'єктів, недостатніх обсягів робіт із поточного та капітального ремонтів через брак фінансування та відсутність дієвих організаційно–економічних механізмів. За статистичними даними ДК «Укртрансгаз» [8], понад 45% діючих газопроводів експлуатуються понад 30 років (збудовані в період 1966–1970 років), у межах від 21 до 30 років експлуатується близько 31%, від 16 до 21 року – 8%, 10 років і менше – 8%. Типовою є і ситуація із хронічним недофінансуванням потреб на виконання робіт з технічного обслуговування і ремонту ГТС. Так, у період з 1998 по 2008 рік навіть мінімальні планові обсяги ремонтних робіт фінансувалися частково на рівні 50–80% від потреби (рис. 2). В подальші роки покращення ситуації також не відбувалося.

Також можна констатувати невідповідність існуючих виробничих газотранспортних потужностей за окремими напрямками (маршрутами) газопостачання реальним потребам газозабезпечення тих чи інших регіонів країни. Наслідком цього є недовикористання потужностей та зростання питомих витрат на транспортування газу. Ще одним чинником, який суттєво знижує рівень газотранспортного потенціалу, є низький технічний рівень переважної більшості газоперекачувальних агрегатів, низький коефіцієнт їх корисної дії, високі витрати паливного газу, високий рівень енергомисткості транспортування газу вітчизняними підприємствами [10, с. 148].



Рисунок 2. Обсяги фінансування потреб ГТС України [9, с. 34]

Висновки

Формування та розвиток організаційного потенціалу як окремих газотранспортних підприємств, так і ГТС у цілому відбувається під впливом багатьох факторів та за рахунок дії певних організаційних механізмів, серед яких можна виділити організаційно-структурні, організаційно-технічні, організаційно-економічні та організаційно-адміністративні.

До організаційно-структурних факторів, які забезпечують підвищення рівня організаційного потенціалу, слід віднести типізацію, стандартизацію та уніфікацію побудови основних структурних одиниць та підрозділів газотранспортних підприємств, здатність їх до системної централізації управління та оперативності прийняття і реалізації управлінських рішень, що впливають на рівень надійності ГТС у цілому.

Для ГТС України властиве унікальне поєднання організаційно-структурних та техніко-технологічних чинників, що сприяє надійному газозабезпеченню споживачів в умовах нестабільності зовнішнього газопостачання, а також дозволяє вирішувати низку нових завдань забезпечення транспортною інфраструктурою потреб у перевезенні сланцевого газу, шахтного метану та газу, що надходить із зовнішніх джерел з використанням LNG- та CNG-технологій.

Зниження організаційного потенціалу газотранспортних підприємств обумовлене окремими негативними тенденціями розвитку його організаційно-технічної та ресурсної складових. Це проявляється у старінні, фізичному та моральному зношенні виробничих об'єктів, хронічному відставанні фактичних обсягів виконання робіт з технічного обслуговування, капітального ремонту та модернізації порівняно з мінімально необхідними потребами через недостатнє фінансування, використанні застарілого та неефективного газоперекачувального обладнання, що обумовлює високу енергомісткість транспортування газу.

Подолання негативних тенденцій у розвитку та управлінні організаційним потенціалом газотранспортних підприємств

слід вирішувати насамперед через удосконалення організаційно-технічних та організаційно-економічних механізмів.

Література

1. Сухай О.Є. Концептуальні підходи до формування й управління потенціалом підприємства / О.Є. Сухай, І.І. Яремко // Науковий вісник Національного лісотехнічного університету України. – 2009. – Вип. 19.9. – С. 233–238.
2. Должанський І.З. Управління потенціалом підприємства. Навчальний посібник / І.З. Должанський, Т.О. Загорна, О.О. Удалих, І.М. Герасименко, В.М. Ращупкіна. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 362 с. ISBN 966–364–167–3.
3. Андрощук Д.В. Динамічні здатності підприємства як механізм управління його потенціалом / Д.В. Андрощук // Вісник Хмельницького національного університету. – 2009. – №4, Т. 2. – С. 209–213.
4. Верховская О.Р. Динамические способности фирмы: что необходимо, чтобы они были способностями / О.Р. Верховская // Весник С.–Петер. ун–та. Сер. 8. – 2006. №4. – С. 183–185.
5. Шумилова А.В. Механизмы реализации стратегии организации [Електронний ресурс] / А.В. Шумилова. – Режим доступу: <http://www/m-economy.ru>
6. Дзьоба О.Г. Організація і планування виробничо-комерційної діяльності підприємств транспорту і зберігання нафти і газу: Навчальний посібник / О.Г. Дзьоба. – Івано-Франківськ: ІФНТУНГ, 2011. – 466 с.
7. Возняк М.П. Інфраструктура та режими експлуатації систем нафтогазопостачання України / М.П. Возняк. – Івано-Франківськ: Факел, 2004. – 175 с. ISBN 966–694–024–8.
8. Технічний паспорт ДК «Укртрансгаз». Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України». – 2009. – 61 с.
9. Гораль Л.Т. Теорія і практика реструктуризації газотранспортної системи: монографія / Л.Т. Гораль. – Івано-Франківськ: ІФНТУНГ, 2011. – 326 с.
10. Запужляк І.Б. Управління потенціалом енергозбереження газотранспортних підприємств. Монографія за ред. Шегди А.В. / І.Б. Запужляк, О.Г. Дзьоба. – Івано-Франківськ: ІФНТУНГ, 2011. – 208 с.

Л.О. КАРБОВСЬКА,
здобувач, НДЕІ

Напрями вдосконалення державного регулювання системи вищої освіти в Україні

У статті розглянуто напрями вдосконалення організаційно-економічного механізму державного регулювання системи вищої освіти в Україні.

Ключові слова: організаційно-економічний механізм, державне регулювання, система вищої освіти.

В статті рассмотрены направления усовершенствования организационно-экономического механизма го-

сударственного регулирования системы высшего образования в Украине.

Ключевые слова: усовершенствования, организационно-экономический механизм, государственное регулирование, система высшего образования.

In the article directions of perfection of organizationally economic mechanism of government control of the system of higher education are considered in Ukraine.