

# ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНА ПОЛІТИКА

УДК 338.2:622.2.691

О.Г. ДЗЬОБА,  
д.е.н., доцент, Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу,  
Н.М. ЛІНЧЕВСЬКА,  
здобувач, ТОВ «Газпромзбут Україна»

## Нові підходи до залучення інноваційно-інвестиційного капіталу в об'єкти газотранспортної інфраструктури

У статті запропоновано і обґрунтовано концепцію дифузії інноваційно-інвестиційного капіталу в об'єкти газотранспортної інфраструктури на основі виділення дискретних виробничо-технологічних комплексів у межах діючих газотранспортних підприємств з отриманням у подальшому такими комплексами статусу самостійних або частково самостійних господарюючих суб'єктів, а також запропоновано підходи до формування механізму ціноутворення в межах виробничо-технологічних комплексів на основі дезінтеграції газотранспортних тарифів шляхом формування відокремлених структурних складових тарифів.

**Ключові слова:** інноваційно-інвестиційний капітал, газотранспортна система, механізм управління, приватні інвестиції, механізм ціноутворення.

О.Г. ДЗЬОБА,  
д.э.н., доцент, Ивано-Франковский национальный технический университет нефти и газа,  
Н.М. ЛИНЧЕВСКАЯ,  
соискатель, ООО «Газпромзбут Украина»

## Новые подходы к привлечению инновационно-инвестиционного капитала в объекты газотранспортной инфраструктуры

В статье рассмотрена и обоснована концепция диффузии инновационно-инвестиционного капитала в объекты газотранспортной инфраструктуры на основе выделения дискретных производственно-технологических комплексов в пределах существующих газотранспортных предприятий с получением в дальнейшем такими комплексами статуса самостоятельных или частично самостоятельных хозяйствующих субъектов, а также предложены подходы к формированию механизма ценообразования в пределах производственно-технологических комплексов на основе дезинтеграции газотранспортных тарифов путем формирования отдельных структурных составляющих тарифов.

**Ключевые слова:** инновационно-инвестиционный капитал, газотранспортная система, механизм управления, частные инвестиции, механизм ценообразования.

O.G. DZOBA,  
doctor of economics, assistant professor, Ivano-Frankivsk national technical university of oil and gas,  
N.M. LINCHEVSKA,  
supplicant, LLC «Gazpromzbut Ukraine»

## New approaches to attracting innovation and investment capital in gas transportation infrastructure objects

This article presents a substantiated conception of diffusion of innovation and investment capital in gas transportation infrastructure objects based on allocation of discrete production and technological systems within the existing gas transportation enterprises obtaining further such systems status independent or partially independent managing subjects,

## ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНА ПОЛІТИКА

*and also proposed approaches to formulating of pricing mechanism within production and technological systems based on disintegration gas transportation rates through the formation of the structural components of tariffs.*

**Keywords:** *innovation and investment capital, gas transportation system, management mechanism, private investment, pricing mechanism.*

**Постановка проблеми.** Реформування економічних систем, пов'язане з якісним оновленням товаровиробництва, технологічної та соціальної інфраструктури, забезпеченням конкурентоспроможності на внутрішніх і зовнішніх ринках, вимагає відповідних капіталовкладень, розробки і здійснення науково обґрунтованих програм і конкретних інвестиційних проектів, практична реалізація яких дозволить здійснити необхідні системні трансформації та забезпечити ефективне і стабільне функціонування таких систем у майбутньому. Серйозних реформ потребує і транспортно-розподільна інфраструктура системи газозабезпечення України, яку утворюють підприємства магістрального трубопровідного транспорту газу, газозберігаючі та регіональні газорозподільні підприємства, об'єднані спільною метою та завданнями, спільним виробничо-технологічним призначенням їх основних об'єктів та потужностей. Однак в умовах системної кризи, яку переживає економіка країни, надзвичайно складно забезпечити притік інвестиційних ресурсів в оновлення та модернізацію об'єктів газотранспортної інфраструктури. З огляду на це важливого значення набувають дослідження управлінських аспектів залучення інноваційно-інвестиційного капіталу, обумовлені необхідністю пошуку дієвих механізмів, які дозволять ефективно вирішувати актуальні фінансово-економічні проблеми газотранспортної галузі.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Питання дослідження інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств, державного регулювання інноваційно-інвестиційних процесів, напрямів та механізмів їх організації і фінансового забезпечення тривалий час перебували і надалі залишаються у полі зору багатьох вітчизняних та зарубіжних науковців, серед яких, зокрема: Л. Абалкін, А. Бачурін, Ш. Бланкарт, В. Геєць, С. Глазьев, С. Колупаєва, Н. Кондратьєв, А. Коренний, О. Кузьмін, А. Кутейников, О. Лапко, Д. Львов, В. Марцин, В. Новожилов, А. Ноткін, П. Перерва, А. Пересада, Й. Петрович, Я. Плоткін, А. Пригожин, В. Пшенична, А. Савченко, Б. Санто, Б. Твісс, В. Терехов, М. Туган-Барановський, М. Чумаченко, Й. Шумпетер, А. Яковлев та інші. Проте, незважаючи на значну кількість досліджень з цієї проблематики, до теперішнього часу в економічній науці не сформовано чітких та цілісних поглядів щодо формування універсальних механізмів залучення інноваційно-інвестиційного капіталу для реформування структурно складних та масштабних економічних систем, до яких відноситься і газотранспортна інфраструктура України та її важлива складова – газотранспортна система.

**Мета статті.** Подальший розвиток та поглиблення підходів до формування механізму залучення приватного інвестиційного капіталу та забезпечення його ефективності при реформуванні та модернізації на інноваційній основі великих державних компаній.

**Виклад основного матеріалу.** Трансформації та розвиток газотранспортної інфраструктури України вимагають залучення значних інвестицій для досягнення необхідного

рівня її конкурентоспроможності в умовах глобалізації ринків енергетичних ресурсів. Не менш важливо створити умови для успішної інтеграції газотранспортних підприємств не тільки до вітчизняної економічної системи, яка сама зазнає масштабних структурних змін, а й до європейських систем господарювання, що неможливо без прискорення інноваційного розвитку. Досвід країн-лідерів показує, що опанування механізмами управління інноваційно-інвестиційними процесами є передумовою суттєвих радикальних рішень у сфері господарського, політичного, духовного і суспільного життя загалом [1, с. 9], а джерелами генерування інновацій виступають окремі мікроекономічні суб'єкти, які наймобільніше реагують на зміни економічного простору. Необхідність застосування як інноваційних технологій, так і інноваційних моделей управління на підприємствах системи газозабезпечення стає все більш актуальною внаслідок стрімкого зростання цін на природний газ впродовж останніх років.

Комплексний аналіз газотранспортної системи (ГТС) України та підприємств, що її утворюють, дозволяє констатувати таке:

- внаслідок погіршення ринкової кон'юнктури та дестабілюючого впливу політичних чинників простежується тенденція до скорочення, а в останні роки – доволі значного, обсягів транспортування та погіршення показників використання наявних виробничих потужностей, [рис. 1, 2];

- технічний стан та надійність значної частини магістральних трубопроводів перебувають на низькому рівні, про що опосередковано свідчить їхня вікова структура. Так, понад 39% газопроводів компанії «Укртрансгаз» знаходяться в експлуатації понад 30 років, і саме в цей період вичерпується амортизаційний ресурс трубопроводу, якщо його докорінно не модернізувати. Низький рівень технічного стану трубопроводів, значні обсяги руйнування антикорозійної ізоляції є основною причиною аварій на лінійній частині та понаднормативних витоків і втрат природного газу [2, с. 13];

- наявний парк газоперекачувальних агрегатів (ГПА) характеризується високим рівнем зносу та низькими коефіцієнтами корисної дії. В Україні працює 73 компресорні станції, де експлуатують близько 700 ГПА потужністю від 4 до 25 МВт; при цьому використовують газотурбінний привід, електропривід та газомоторні компресори. Термін експлуатації близько половини цих агрегатів перевищує 20 років, реконструкції насамперед потребують ті з них, де застосовується газотурбінний привід. Близько 70% ГПА мають проектний коефіцієнт корисної дії в межах 24–27%, середній фактичний рівень коефіцієнта корисної дії становить 22%, тоді як агрегати нового покоління мають коефіцієнт корисної дії 36–45%. Якщо ж простежити за структурою парку ГПА вітчизняних компресорних станцій у розрізі термінів експлуатації, то лише близько 12% ГПА знаходяться в експлуатації менше 15 років. Основна ж частина ГПА – більше 57% – перебуває в експлуатації від 16 до 25 років, а 31% агрегатів знаходяться в експлуатації більше 25 років. Використання

морально і фізично застарілих ГПА з низьким коефіцієнтом корисної дії призводить до значних перевитрат паливного газу, забруднення довкілля і зниження надійності транспортування газу через зменшення міжремонтного циклу обладнання та високу частоту ремонтів [2, с. 13–14]. Усе це призводить до значного зростання експлуатаційних витрат та зниження рівня надійності газотранспортних потужностей;

– зниження рівня використання виробничого потенціалу газотранспортних підприємств та погіршення його якісних характеристик значною мірою обумовлене недосконалістю нормативно-правових та організаційно-економічних методів регулювання їх діяльності. Це стосується різних аспектів діяльності газотранспортних підприємств. Наприклад, залишаються неврегульованими взаємовідносини між електропостачальними компаніями та територіальними управліннями магістральних газопроводів, де впроваджені когенераційні технології. Не діє належним чином механізм спеціальних податкових та тарифних пільг при інвестуванні в енергозберігаючі проекти [3, с. 42]. На даних підприємствах досі наявні так звані балансові втрати газу (в середньому 0,5% від усього надходження газу), що виникають через недосконалість правового регулювання діяльності учасників транзитних відносин та з причин неточності обліку газу. Невирішеною проблемою залишається також фінансування енергозберігаючих проектів, зокрема у розрізі залучення інвестиційних коштів та повернення на газотранспортні підприємства ресурсів, отриманих в результаті еко-

номії ПЕР тощо [4, с. 87–88]. Однак найгострішою проблемою сьогодні є дефіцит інвестиційних ресурсів, необхідних для модернізації та реконструкції ГТС на інноваційній основі, обумовлений як відсутністю власних коштів, так і складністю мобілізації позичкових і залучених коштів, у тому числі іноземних інвестицій.

Складність залучення інноваційно-інвестиційного капіталу в об'єкти газотранспортної інфраструктури обумовлена відсутністю у державному бюджеті необхідних коштів, а залучення приватного капіталу обмежується відсутністю дієвих та надійних механізмів, які б забезпечували його ефективне використання та дозволяли гарантовано отримувати необхідну норму прибутку на інвестований капітал. З іншого боку, в силу особливостей газотранспортної галузі інвестиційні проекти, пов'язані з реконструкцією та модернізацією виробничих об'єктів, потребують особливо великих інвестицій та характеризуються тривалим періодом окупності.

В цих умовах важливо мінімізувати потребу в інвестиційних ресурсах, тобто максимально надійно визначити інвестиційні пріоритети, в числі яких ми б виділили: 1) забезпечення надійності газопостачання; 2) енергозбереження; 3) тотальне зниження виробничих та позавиробничих витрат.

Суттєвими перешкодами для залучення приватного інноваційно-інвестиційного капіталу є також законодавчо закріплений майновий статус газотранспортної системи України, виробничі об'єкти якої належать до загальнодержавної власності та не підлягають приватизації [8], а також наяв-

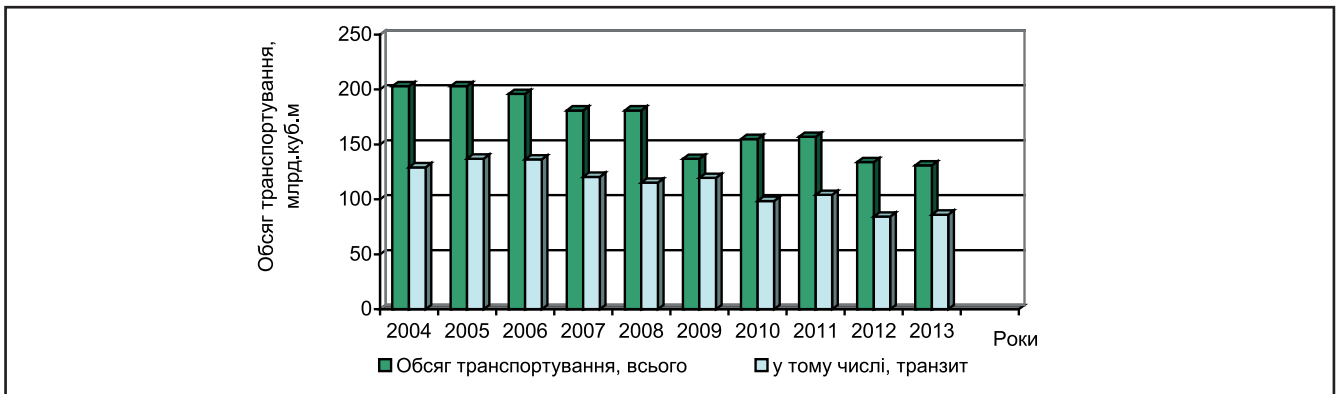


Рисунок 1. Обсяги транспортування газу ГТС України [5]

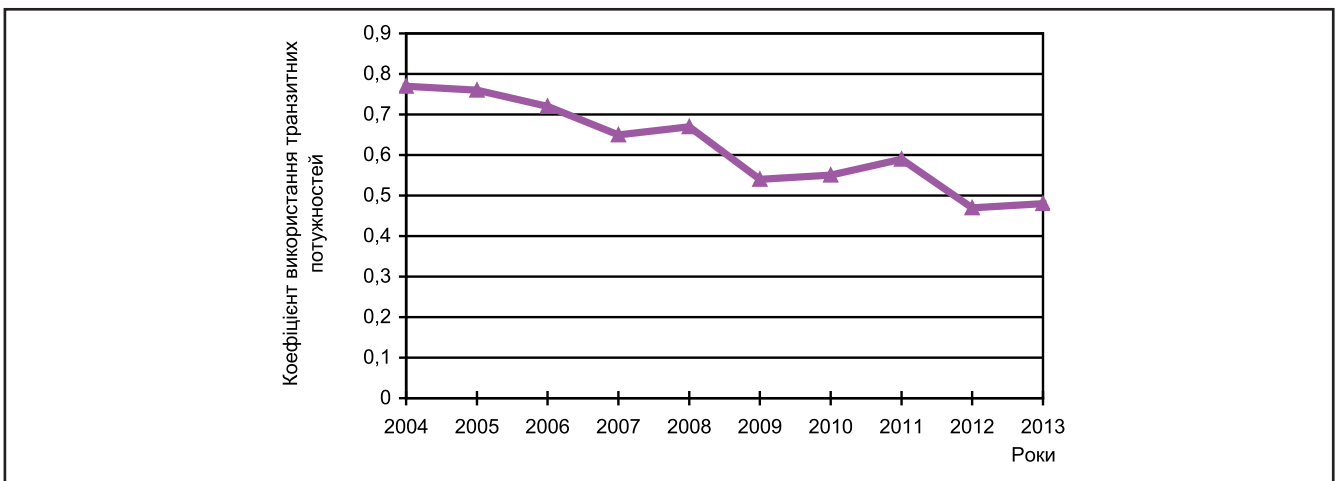


Рисунок 2. Використання транзитних потужностей ГТС України

Джерело: розроблено авторами за даними [5–7].

## ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНА ПОЛІТИКА

ність значних зовнішніх ризиків, найсуттєвішими з яких, на наш погляд, є політичні та фінансові ризики, а також ризики, пов'язані зі створенням конкуруючих маршрутів та монополізмом постачальника газу. Проте в останні два–три роки суттєво зросла кількість публікацій, в яких наголошується на необхідності приватизації газотранспортної системи України. Так, зокрема, приватизація ГТС та газових сховищ України, на думку Європейської Комісії, сприяла б зниженню корупційної складової для української влади [9]. Крім того, стверджується, що приватизація сприяла б формуванню економічно життєздатного, прозорого, стабільного і інтегрованого з європейським енергетичного ринку, який зможе залучити необхідні інвестиції для модернізації енергетичної інфраструктури України. Погоджуючись у принципі з необхідністю залучення приватного капіталу в реконструкцію та модернізацію газотранспортної системи вважаємо, що на нинішньому етапі реальним механізмом оновлення на інноваційній основі основних об'єктів ГТС міг би стати механізм вибіркової дифузії приватного інвестиційного капіталу. Переваги і недоліки цього підходу слід оцінювати у порівнянні із можливими альтернативними варіантами подальшого розвитку ГТС, серед яких ми б виділили (див. табл.): 1) збереження існуючого статус-кво, тобто ГТС перебуває у державній власності та управлінні в межах існуючої компанії «Укртрансгаз»; 2) створення дво- чи тристороннього консорціуму; 3) часткова приватизація окремих об'єктів ГТС із збереженням повного державного контролю та управління. Недоліки пер-

шого варіанту проявляються дедалі гостріше, в першу чергу, через особливості вітчизняної ГТС, основними з яких є наявність значних надлишкових потужностей, які на даний час не відповідають потребам економіки країни, а також існуючим тенденціям енергозбереження. Крім того, більше половини виробничих потужностей ГТС орієнтовані на транзит російського газу, а отже існує постійна загроза, пов'язана із монополізмом постачальника.

Проте основною загрозою сьогодні є відсутність реальних механізмів та джерел залучення інноваційно-інвестиційних ресурсів для вирішення завдань приведення у відповідність наявних газотранспортних потужностей до внутрішніх потреб газопостачання та цілей транзиту з точки зору критеріїв надійності та ефективності.

Варіант формування дво- чи тристороннього консорціуму вимагає обов'язкового включення до його складу Російської Федерації в особі концерну «Газпром», враховуючи, що саме він є монополістичним постачальником газу для цілей транзиту. Однак основна перешкода в реалізації цього варіанту з позицій «Газпрому» полягає у підтримці Україною вимог третього енергопакету ЄС [10]. Документ, зокрема, передбачає, що компанії – продавці газу і компанії – виробники електроенергії не повинні володіти транспортними мережами, оскільки це призводить до штучного підвищення цін. Також передбачається рівний доступ до транзитних потужностей країн-підписантів. Існуюча ж політика «Газпрому» – повністю контролювати ГТС, через яку російська компанія тран-

### Переваги і недоліки варіантів розвитку ГТС України з позицій залучення інноваційно-інвестиційного капіталу

<b>Збереження існуючого статус-кво, тобто ГТС перебуває у державній власності та управлінні в межах існуючої компанії «Укртрансгаз»</b>	<b>Створення дво- чи тристороннього консорціуму</b>	<b>Часткова приватизація окремих об'єктів ГТС із збереженням повного державного контролю та управління</b>
<p>Переваги:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– збереження повного контролю за роботою ГТС;</li> <li>– отримання всіх доходів від експлуатації ГТС;</li> <li>– незалежність у прийнятті рішень</li> </ul>	<p>Переваги:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– залучення інвестиційних ресурсів учасників консорціуму для вирішення завдань реконструкції та модернізації ГТС;</li> <li>– розширення можливостей реалізації інноваційно-інвестиційних проектів;</li> <li>– диверсифікація ризиків транзиту;</li> <li>– підвищення надійності як внутрішнього, так і зовнішнього газопостачання;</li> <li>– зниження експлуатаційних витрат;</li> <li>– зниження енергоемності транспортування газу;</li> <li>– можливість раціоналізації наявних виробничих потужностей</li> </ul>	<p>Переваги:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– залучення коштів приватних інвесторів для вирішення завдань реконструкції та модернізації ГТС;</li> <li>– підвищення надійності як внутрішнього, так і зовнішнього газопостачання;</li> <li>– часткове вирішення проблем реконструкції та модернізації виробничих об'єктів ГТС і можливість реалізації окремих інноваційних проектів;</li> <li>– зниження експлуатаційних витрат;</li> <li>– зниження енергоемності транспортування газу</li> </ul>
<p>Недоліки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– обмеженість можливостей залучення інвестиційних ресурсів;</li> <li>– стримування інноваційного розвитку ГТС;</li> <li>– концентрація всіх ризиків у межах однієї державної компанії та підприємств, що входять до її складу;</li> <li>– неможливість реального впливу на тарифну політику щодо транзиту в силу монополізму постачальника;</li> <li>– наявність значних зовнішніх ризиків</li> </ul>	<p>Недоліки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– часткова втрата контролю над ГТС;</li> <li>– втрата частини доходів від послуг з транспортування газу;</li> <li>– конфлікт інтересів учасників консорціуму;</li> <li>– загроза втрати активів ГТС</li> </ul>	<p>Недоліки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– втрата частини доходів підприємствами компанії «Укртрансгаз»;</li> <li>– поява в структурі активів ГТС капіталу приватних компаній;</li> <li>– необхідність узгодження тарифної політики;</li> <li>– необхідність координації оперативного та стратегічного управління виробничою діяльністю</li> </ul>

Джерело: розроблено авторами.

спортує газ, включаючи газові сховища. Саме реалізуючи такий сценарій, російська компанія у кілька прийомів таки домоглася повного контролю над білоруською газотранспортною системою. За словами президента Російського газового товариства Валерія Язева, «Газпром» не погодиться на тристоронній консорціум. Росію цікавить пряма участь «Газпрому» в управлінні українською ГТС або ж передача її «Газпрому». Саме тому Москва вимагає від Києва денонсувати підписаний Україною в лютому 2011 року Договір про приєднання до Енергетичного співтовариства [10].

Тому і цей варіант залучення інноваційно-інвестиційних ресурсів для вирішення завдань реконструкції та модернізації ГТС сьогодні недоцільно реалізовувати, оскільки він, в кінцевому підсумку, означатиме для України втрату частини економічного суверенітету.

В цих умовах найбільш реалістичним видається варіант залучення приватного інвестиційного капіталу шляхом часткової приватизації окремих об'єктів ГТС зі збереженням повного державного контролю та управління за діяльністю ГТС у цілому на основі використання так званої концепції вибіркової дифузії приватного інвестиційного капіталу. Реалізація цього підходу вимагає внесення змін до чинного законодавства України, зокрема до Закону України «Про трубопровідний транспорт», у частині надання дозволу потенційним інвесторам на приватизацію окремих елементів ГТС, які є цілісними дискретними об'єктами інвестування, або ж довгострокову оренду таких об'єктів. В цьому випадку з'являється можливість залучення приватного інноваційно-інвестиційного капіталу для реконструкції та модернізації саме тих об'єктів ГТС, які цього найбільше потребують у даний конкретний момент часу (мова може йти про заміну найбільш зношених ділянок лінійної частини газопроводів, проведення капітальних ремонтів лінійних та майданчикових об'єктів, реконструкцію компресорних станцій та окремих систем, заміну старих енерговитратних газоперекачувальних агрегатів на нові, енергоощадні тощо). Цей механізм може застосовуватися і при спорудженні нових об'єктів ГТС, які технологічно дозволяють виводити з експлуатації зношені та неефективні елементи і комплекси газотранспортної системи.

Реалізація запропонованої нами концепції вимагатиме і перегляду існуючих підходів до визначення тарифів на послуги з транспортування, зберігання та розподілу природного газу. Так, із метою забезпечення окупності та ефективності інноваційно-інвестиційних проектів на базі залучення приватного капіталу пропонується механізм фінансового забезпечення інтересів приватних інвесторів, основу якого складає процес розщеплення тарифної виручки та розподілу її між приватними інвесторами та державними газотранспортними підприємствами пропорційно до обсягів газотранспортної роботи та вартості інвестованого капіталу.

Зрозуміло, що практичне втілення цього підходу вимагатиме не тільки зміни нормативно-правової бази, а й жорсткого державного контролю за всіма стадіями реалізації інноваційно-інвестиційних проектів на базі залучення приватного капіталу.

Таким чином, імплементація організаційно-інноваційних змін у діяльність газотранспортних підприємств, що входять до складу ГТС України, набуває реального змісту за умов залучення приватного інноваційно-інвестиційного капіталу.

Для нівелювання можливих ризиків і загроз, пов'язаних із потенційною можливістю виникнення конфлікту між державним та приватним інвестиційним капіталом, між державними та приватними суб'єктами господарювання, нами пропонується включити до складу організаційно-економічного механізму управління інноваційно-інвестиційними процесами газотранспортних підприємств такі елементи: 1) централізоване визначення пріоритетних об'єктів інвестування в межах всієї ГТС; 2) формування дискретних виробничо-технологічних комплексів у межах діючих газотранспортних підприємств з отриманням у подальшому такими комплексами статусу самостійних або частково самостійних господарюючих суб'єктів; 3) залучення на конкурсній основі приватних інвесторів до реалізації інноваційно-інвестиційних проектів в межах зазначених дискретних виробничо-технологічних комплексів; 4) передача зазначених комплексів у приватну власність або довгострокову оренду; 5) узгодження механізму ціноутворення в межах виробничо-технологічних комплексів на основі дезінтеграції газотранспортних тарифів шляхом формування відокремлених структурних складових тарифів за окремими стадіями технологічних процесів з виділенням тарифів на підготовку газу, компримування газу та передачу газу лінійною частиною; 6) забезпечення жорсткого державного контролю за реалізацією інноваційно-інвестиційних проектів на всіх стадіях; 7) забезпечення централізованого державного контролю за діяльністю всіх суб'єктів господарювання, що входять до складу ГТС, централізоване державне управління та координація їх операційної діяльності з транспортування газу існуючим Об'єднаним диспетчерським управлінням «Укртрансгазу».

### Висновки

Проведені дослідження дозволяють констатувати, що в існуючих умовах господарювання відбувається поступова деградація виробничого потенціалу ГТС України, обумовлена неефективністю діючих механізмів залучення та використання інвестиційного капіталу та наявністю глибоких протиріч, пов'язаних із управлінням та відносинами власності в цій сфері. Доведено, що в такій ситуації, яка ускладнюється масштабною економічною та політичною кризами, необхідно активніше залучати приватний інноваційно-інвестиційний капітал, створивши для цього відповідні економічні та нормативно-правові умови. Запропонована концепція дифузії приватного інноваційно-інвестиційного капіталу у об'єкти газотранспортної інфраструктури на основі виділення дискретних виробничо-технологічних комплексів у межах діючих газотранспортних підприємств з отриманням в подальшому такими комплексами статусу самостійних або частково самостійних господарюючих суб'єктів та відповідного майнового статусу на основі приватної власності або ж довгострокової оренди дозволяє у середньостроковій перспективі вирішити проблеми реконструкції та модернізації ГТС України і раціоналізації наявних виробничих потужностей. Запропонований механізм фінансового забезпечення інтересів приватних інвесторів ґрунтується на дезінтеграції газотранспортних тарифів шляхом формування відокремлених структурних складових тарифів та застосуванні їх стосовно обсягів газотранспортних та інших послуг, що надаватимуться окремими

## ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНА ПОЛІТИКА

виробничо-технологічними комплексами в межах діючої ГТС та підприємств, що входять до її складу.

### Список використаних джерел

1. Федулова Л. Проблеми та передумови формування в Україні економіки новітнього технологічного укладу / Л. Федулова // Управлінські інновації. – 2012. – №1. – С. 9–20.
2. Запхляк І.Б. Управління потенціалом енергозбереження газотранспортних підприємств: монографія / І.Б. Запхляк, О.Г. Дзьоба; за ред. Шегди А.В. – Івано-Франківськ: ІФНТУНГ, 2011. – 208 с.
3. Гулька П.П. Проблеми енергозбереження при транспортуванні газу та подачі його споживачам / П.П. Гулька // Нафтогазова енергетика. – 2007. – №4. – С. 40–42.
4. Дзьоба О.Г. Управління трансформаціями та розвитком системи газозабезпечення: монографія / О.Г. Дзьоба. – Івано-Франківськ: ІФНТУНГ, 2012. – 352 с.
5. Обсяги транспортування [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.naftogaz.com/www/3/nakweb.nsf/O/3375A8575C8884DOC22571010035B9D2?OpenDocument&Expand=2&>.

6. Інформаційна довідка про основні показники розвитку галузей паливно-енергетичного комплексу України. 1 лютого 2011. Міністерство палива та енергетики України. Офіційний веб-сайт [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: [http://mpe.kmu.gov.ua/fuel/control/uk/publish/article.jsessionid=26925C7249FD9E8CE68EEC78FDA49243?art\\_id=167377&cat\\_id=35109](http://mpe.kmu.gov.ua/fuel/control/uk/publish/article.jsessionid=26925C7249FD9E8CE68EEC78FDA49243?art_id=167377&cat_id=35109).

7. План модернізації ГТС України [Електрон. ресурс]. / Повний текст презентації // Економічна правда. – 30.03.2009. – Режим доступу: [http://www.epravda.com.ua/publications/49d07e089526a/view\\_print/](http://www.epravda.com.ua/publications/49d07e089526a/view_print/).

8. Закон України «Про трубопровідний транспорт» // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №29. – С. 139.

9. Энергоавантюры ЕС на Украине: приватизация ГТС, передел доходов от транзита и виртуальный реверс [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.regnum.ru/news/polit/1781733.html>.

10. Миселюк А. Газовий консорціум: момент істини / А. Миселюк // Електронне видання «Українська правда». – 2013, 15 квітня. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pravda.com.ua/columns/2013/04/15/6988139/?attempt=1>.

А.В. ЗАМРИГА,

здобувач, Національний науковий центр «Інститут аграрної економіки»

## Особливості організації та функціонування інноваційного процесу в рослинництві

*У статті досліджено особливості організації та функціонування інноваційного процесу в рослинництві. На прикладі процесу створення нового сорту охарактеризовано склад учасників, організаційні форми. Запропоновано ряд заходів, які сприятимуть активізації інноваційних процесів у рослинництві.*

**Ключові слова:** новація, інновація, інноваційний процес, етапи інноваційного процесу, селекційний процес, сорт.

А.В. ЗАМРИГА,

соискатель, Национальный научный центр «Институт аграрной экономики»

## Особенности организации и функционирования инновационного процесса в растениеводстве

*В статье исследованы особенности организации и функционирования инновационного процесса в растениеводстве. На примере процесса создания нового сорта охарактеризованы состав участников, организационные формы. Предложено ряд мероприятий, способствующих активизации инновационных процессов в растениеводстве.*

**Ключевые слова:** новация, инновация, инновационный процесс, этапы инновационного процесса, селекционный процесс, сорт.

*In article features of the organization and functioning of innovative process in plant growing are investigated. On the example of process of creation of a new grade the structure of participants, organizational forms are characterized. A number of actions of innovative processes promoting activation in plant growing is offered.*

**Keywords:** innovation, innovation, innovative process, stages of innovative process, selection process, grade.

**Постановка проблеми.** На сьогодні аграрний сектор є привабливим як для вітчизняних, так для іноземних інвесторів поряд з ІТ-технологіями, логістикою, енергетикою, транспортними системами. Це єдина галузь, яка має за 2013 рік позитивне сальдо зовнішньоторговельного балансу у розмірі \$8,8 млрд. Україна є лідером в експорті олії, ячменю, пшениці. Ринки Північної Африки, Близького Сходу на 30–70% залежать від українського зерна (Саудівська Аравія споживає 70% українського ячменю). Одним із найважливіших факторів, який впливає на зазначені успіхи галузі, на врожайність та якість сільськогосподарської рослинницької продукції, є сорт. Сорт створюється в результаті селекційного процесу, який можна вважати інноваційним

процесом. Адже в результаті такого процесу створюються сорти з новими або поліпшеними господарськими і біологічними властивостями. Високий рівень складності організації і функціонування інноваційного процесу в рослинництві і його важливість для агропромислового виробництва обумовлює актуальність даного дослідження.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Дослідженню проблем, пов'язаних з інноваційними процесами в аграрному секторі, присвячені праці багатьох учених-аграрників: П. Саблука, О. Крисального, М. Кісіля, О. Дація, С. Володіна, В. Чабана та ін. Науковці висвітлюють сутність поняття «інноваційний процес», етапи та моделі, економічну ефективність інноваційних процесів. Проте ще недостатньо дослідже-