

УДК 338.2:622.2.691

ОСОБЛИВОСТІ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ГАЗОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В КОНТЕКСТІ СТАДІЙ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ

Н. М. Лінчевська

Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу
вул. Карпатська, 15, м. Івано-Франківськ, 76019, Україна. E-mail: linchevska@i.ua

Досліджено еволюцію розвитку та охарактеризовано особливості структури життєвого циклу газотранспортних підприємств. На основі ретроспективного аналізу встановлено взаємозв'язок між фазами інноваційно-інвестиційної активності та етапами життєвого циклу підприємства, уточнено сутність дефініції «життєвий цикл підприємства». Доведено, що газотранспортні підприємства України у 2005-2006 роках увійшли у стадію занепаду, яка супроводжувалася поглибленням кризових тенденцій та поступовою втратою їх виробничого потенціалу. Запропоновано концепцію керованого переходу газотранспортних підприємств зі стадії занепаду до стадії відродження через організаційно-структурні та інноваційно-технологічні трансформації на базі залучення приватного капіталу.

Ключові слова: життєвий цикл, газотранспортне підприємство, інноваційно-інвестиційна активність, фаза занепаду, організаційно-структурні трансформації.

ОСОБЕННОСТИ ИННОВАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГАЗОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В КОНТЕКСТЕ СТАДИЙ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

Н. М. Линчевская

Ивано-Франковский национальный технический университет нефти и газа
ул. Карпатская, 15, г. Ивано-Франковск, 76019, Украина. E-mail: linchevska@i.ua

Исследована эволюция развития газотранспортных предприятий и дана характеристика особенностей структуры их жизненного цикла. На основе ретроспективного анализа установлена взаимосвязь между фазами инновационно-инвестиционной активности и этапами жизненного цикла предприятия, уточнена сущность дефиниции «жизненный цикл предприятия». Доказано, что газотранспортные предприятия Украины в 2005-2006 годах вошли в стадию упадка, сопровождавшуюся углублением кризисных тенденций и постепенной потерей их производственного потенциала. Предложена концепция управляемого перехода газотранспортных предприятий из стадии упадка к стадии возрождения через организационно-структурные и инновационно-технологические трансформации на базе привлечения частного капитала.

Ключевые слова: жизненный цикл, газотранспортное предприятие, инновационно-инвестиционная активность, фаза упадка, организационно-структурные трансформации.

АКТУАЛЬНІСТЬ РОБОТИ. Забезпечення довгострокової стабільності та ефективності виробничо-комерційної діяльності підприємств в умовах ринку – одна із основних проблем сучасної теоретичної та прикладної економічної науки. Підприємство як система функціонує у динамічному і, дуже часто, агресивному зовнішньому середовищі, а тому формування здатності адаптуватися до змін та протистояти кризам, що виникають на певних етапах життєвого циклу підприємств стає ключовим завданням стратегічного менеджменту. У зв'язку з цим особливої актуальності набувають питання ідентифікації ключових ознак, що визначають алгоритм поведінки підприємства на окремих стадіях його життєвого циклу, а також вибору ефективних інструментів управління з урахуванням галузевих особливостей, циклічних коливань попиту на продукцію підприємств, чергування фаз інноваційно-інвестиційної активності тощо.

Проблеми сутності та закономірностей моделей життєвого циклу підприємств (організацій) досліджувались такими вітчизняними та зарубіжними науковцями, як: Адізес І. К. [1], Ареф'єва О. В. [2], Астаф'єва К. А. [3], Бернад І. А. [4], Бланк І. А. [5], Воронкова В. Г. [6], Грейнер Л. [7], Корягіна С. В. [8], Кузьмін О. Є. [9], Лігоненко Л. О. [10], Малаєва Т. [11], Мільнер Б. З. [12], Міночкіна О. М. [13], Портер М. [14], Стіглер Г.

[15], Шембель Ю.С. [16], Широкова Г. В. [17] та інші. Проте існує низка проблем, пов'язаних із життєвим циклом підприємства, які ще не знайшли належного відображення в літературі й потребують додаткових досліджень, зокрема в частині деталізації сутності категорії «життєвий цикл підприємства», урахування специфічних галузевих особливостей циклічного розвитку, ідентифікації окремих фаз життєвих циклів тощо.

Метою даної роботи є встановлення особливостей структури життєвого циклу газотранспортних підприємств, визначення взаємозв'язку між фазами інноваційно-інвестиційної активності та етапами життєвого циклу, уточнення сутності дефініції «життєвий цикл підприємства».

МАТЕРІАЛ І РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕНЬ. Формування, виробничо-технічне та організаційно-правове становлення діючих газотранспортних підприємств України відбувалось впродовж тривалого періоду і, як показують результати нашого дослідження, продовжується і нині. Для прикладу, існує сьогодні управління магістральних газопроводів «Прикарпаттрансгаз» з моменту зародження (1960 рік) у складі Станіславського газового промислу пройшло 7 етапів організаційно-структурних трансформацій, 5 з яких припадають на період перебування України у складі СРСР, а 2 – відбувалися уже в умовах

незалежної України. Ці етапи опосередковано пов'язані із стадіями життєвого циклу підприємства, починаючи від народження на початку 60-х років минулого століття і до стадії занепаду, який розпочався у 2005-2006 роках і триває досі. Зупинимось більш детально на результатах теоретичних досліджень концепції життєвого циклу підприємства та його взаємозв'язку із періодами інвестиційної активності, що є необхідним для подальшого обґрунтування механізму та інструментів управління інноваційно-інвестиційною діяльністю газотранспортних підприємств.

Концепція життєвого циклу, що виникла в кінці XIX ст., з початку базувалась на ідеях спадковості та розвитку на рівні окремих біологічних організмів, а також адаптації, виживання та вимирання окремих видів та цілих популяцій [18]. Згодом «біологічна» концепція життєвого циклу набула поширення в інших галузях знань, таких як психологія, соціологія та економічна теорія. На думку Швацької Є. Ю. [19], застосування концепції життєвого циклу в сучасних економічних умовах набуває особливого значення. Це зумовлено рядом причин, таких як спад виробництва, загострення конкуренції, інфляція, безробіття, зростання соціальної напруги, що є наслідком світової економічної кризи, яка супроводжується стратегічною невизначеністю, нестабільністю

організаційного середовища, збільшенням інтенсивності змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі, уповільненням темпів росту та обмеженістю ресурсів.

Сьогодні науковці з позицій об'єктів дослідження виділяють декілька концепцій життєвого циклу, які можна розглядати як трирівневу систему: перший рівень – над організаційний (об'єкт дослідження – галузь); другий рівень – організаційний (об'єкт дослідження – організація (підприємство)); третій рівень – внутрішньо організаційний (об'єкт дослідження – товар, бренд, знання тощо) [19]. І якщо для переважної більшості галузей матеріального виробництва такий взаємозв'язок простежується між тривалістю життєвих циклів: тривалість життєвого циклу продукту (товару) – найкоротша, тривалість життєвого циклу підприємства – довша, тривалість життєвого циклу галузі – найдовша, то для газотранспортної галузі тривалості життєвих циклів послуги і підприємства здебільшого співпадають. Мало того, життєвий цикл газотранспортної послуги може перевищувати тривалість життєвого циклу газотранспортного підприємства.

Розглянемо сутнісні означення поняття «життєвий цикл підприємства» за результатами узагальнень, відображених в роботі Матюшенко О. І. [20, с. 83], табл. 1.

Таблиця 1 – Означення сутності поняття «життєвий цикл підприємства»

Автор	Визначення
І. А. Бланк [5]	Життєвий цикл – загальний період часу від початку діяльності підприємства до природного припинення його існування або відродження на новій основі (з новим складом власників і менеджерів, з принципово новою продукцією, технологією тощо)
Н. В. Родіонова	Життєвий цикл – певні закономірності в розвитку будь-якого підприємства, які можуть відрізнитися швидкістю перебігу та амплітудою рівня розвитку
Г. О. Козаченко [21]	Життєвий цикл – сукупність етапів діяльності системи, що послідовно змінюють один одного, і кожний з яких характеризується певною метою діяльності і станом як великої виробничо-фінансової системи в цілому, так і її структурних одиниць, особливою формою організаційного механізму, що реалізує досягнення стратегічних та оперативних цілей діяльності системи
Б. З. Мільнер [12]	Життєвий цикл – передбачувані зміни з визначеною протягом часу послідовністю станів
С. В. Корягіна [8]	Життєвий цикл – сукупність стадій, що створюють закінчене коло розвитку протягом певного проміжку еволюції підприємства, після якого його цінності й напрями діяльності можуть принципово змінюватися
О. І. Матюшенко [20]	Життєвий цикл підприємства – сукупність стадій, що створюють закінчене коло розвитку протягом певного проміжку еволюції підприємства, кожна з яких характеризується певною системою стратегічних цілей та завдань, особливостями формування ресурсного потенціалу та досягнутими результатами функціонування
Власне визначення	Життєвий цикл – сукупність стадій розвитку підприємства від початкового моменту його утворення (народження) до припинення існування (смерть) або ж відродження на інноваційній основі, які відрізняються стратегічними цілями, рівнем розвитку виробничих потужностей, рівнем інноваційно-інвестиційної активності та результатами діяльності

В наведених визначеннях домінуючими ознаками життєвого циклу є певні етапи, стадії, виділення яких обумовлене зміною цілей, завдань, особливостями формування ресурсного потенціалу, досягнутими результатами. Також можна констатувати, що життєвий цикл тісно пов'язаний з поняттями дискретності, скінченності, завершеності, а обов'язковими його атрибутами виступають фази народження та ліквідації (смерті) або ж відродження на новому витку спіралі розвитку. Проте дослідження особливостей газотранспортних підприємств на прикладі УМГ «Прикарпаттрансгаз», «Київтрансгаз», «Львівтрансгаз» та інших дозволило виділити інші сутнісні характеристики стадій життєвого циклу

підприємства, які пов'язані з етапами розвитку виробничих потужностей та періодами інвестиційної активності, і сформувати власне сутнісне означення дефініції «життєвий цикл підприємства».

Подальші наші дослідження дозволили з'ясувати, що між етапами організаційно-структурних трансформацій, стадіями життєвого циклу та періодами інноваційно-інвестиційної активності існує доволі стійкий взаємозв'язок і найбільша інвестиційна активність газотранспортних підприємств України припадає на стадії народження та зростання, а далі суттєво знижується при переході до стадії стабільності, рис. 1.

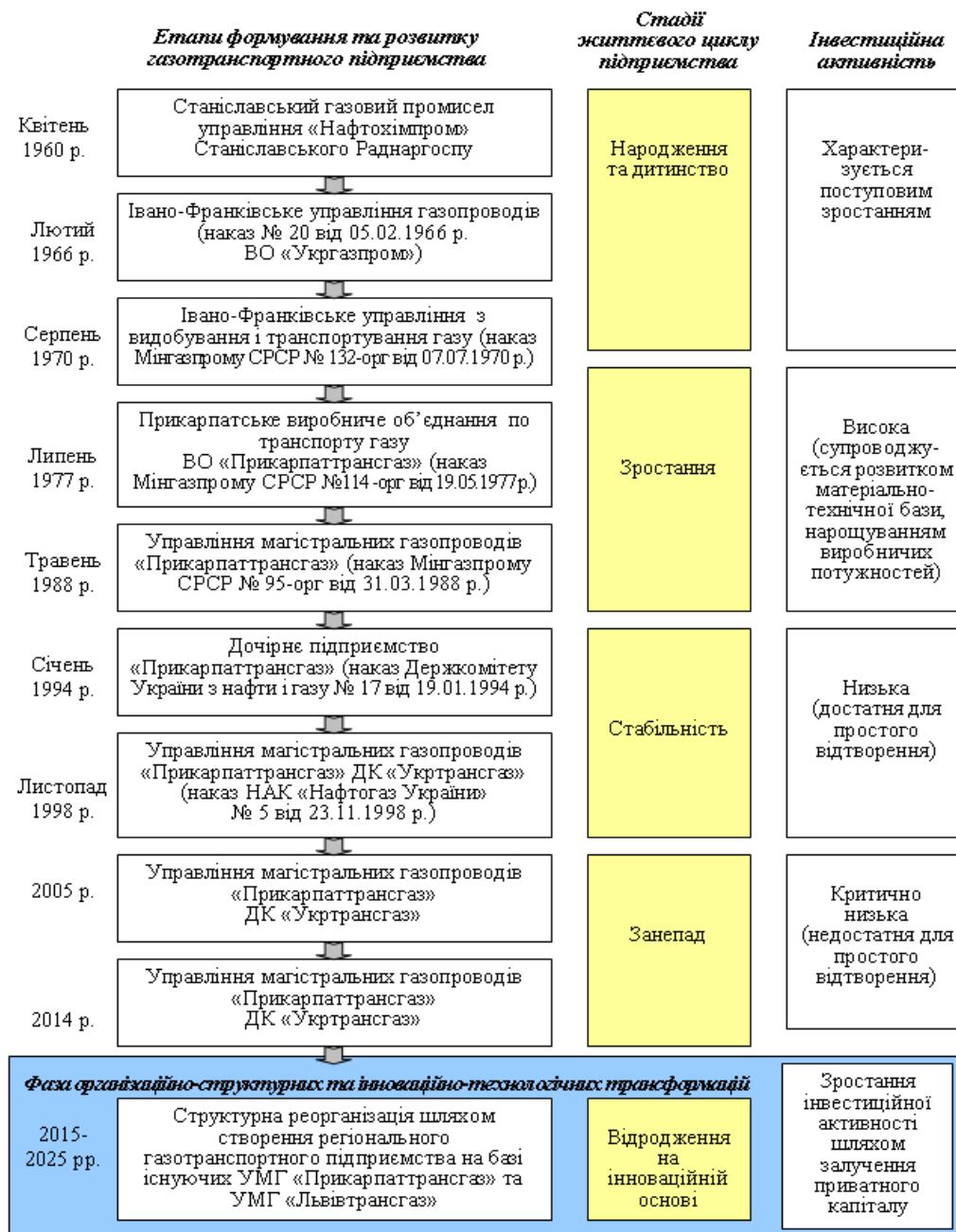


Рисунок 1 – Генезис типового газотранспортного підприємства України в контексті фаз інвестиційної активності на прикладі УМГ «Прикарпаттрансгаз» Джерело: розробка автора

І якщо на перших двох стадіях інвестиційна діяльність орієнтована на створення і розвиток матеріально-технічної бази виробництва (будівництво нових газопроводів, компресорних станцій, газовимірювальних та газорозподільних станцій, підземних сховищ газу) і носить значною мірою інноваційний характер, то на стадії стабільності інвестиційна діяльність націлюється, насамперед, на забезпечення процесів простого відтворення основних засобів у транспортуванні газу і практично втілюється через заміну зношених основних засобів, виконання ремонтних робіт,

проведення окремих робіт з модернізації наземного обладнання та підземних споруд тощо.

Аналіз показників балансу газу за період з 1997 по 2013 роки дозволяє констатувати, що починаючи з 2005 року газотранспортні підприємства України, з точки зору етапності їх життєвого циклу, вступили у стадію занепаду, яка супроводжується значним скороченням обсягів газотранспортних послуг, про що свідчать такі показники, як обсяги надходження газу в ГТС та обсяги транзиту, рис. 2.

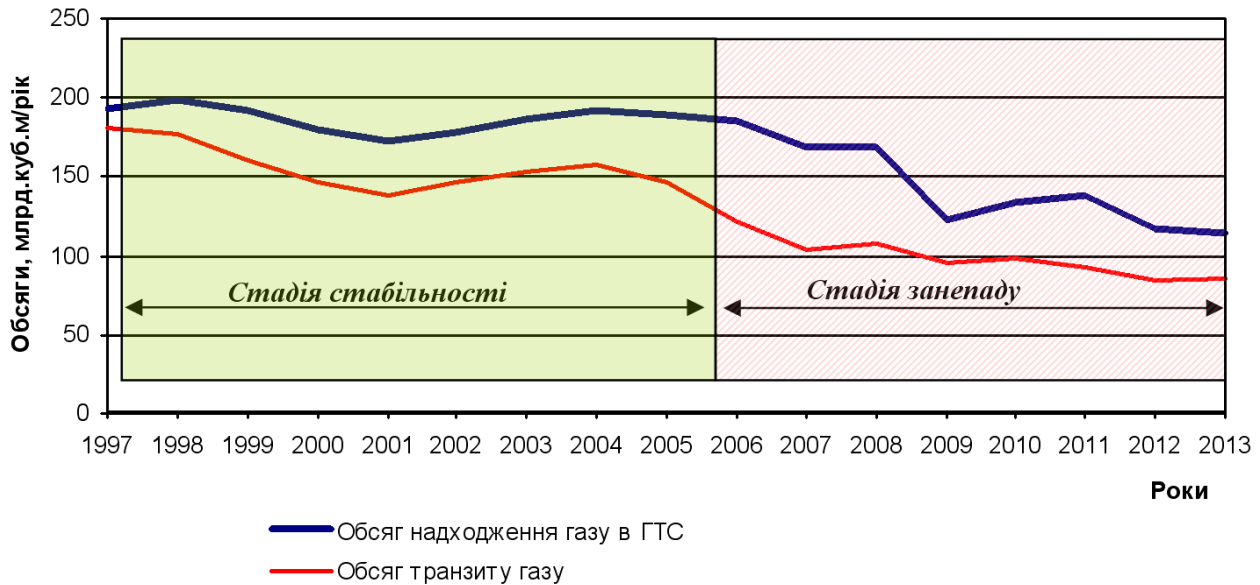


Рисунок 2 – Падіння обсягів транспортування та транзиту газу і перехід газотранспортних підприємств України від стадії стабільності до стадії занепаду *Джерело: розробка автора*

Падіння обсягів виробництва супроводжується суттєвим погіршенням економічних і фінансових показників, яке відбувається на фоні фізичного та морального зношення основних засобів газотранспортних підприємств і призводить до поглиблення кризових явищ та загострення тенденцій занепаду і деградації. Таким чином, неефективність діяльності суб'єктів природних монополій, до яких належать газотранспортні підприємства, посилюється. Об'єктивні причини неефективності монополій з позицій класичної економічної теорії обумовлені існуванням бар'єрів економічного, правового, фінансового та технологічного характеру. Негативні наслідки функціонування природних монополій в економіці проявляються переважно за такими напрямками: нерациональне господарювання; встановлення завищених цін (тарифів) на товари (послуги); низька якість продукції (послуг) [22, с. 266].

Окрім того, дія в газотранспортній галузі позитивного ефекту масштабу призводить до створення великих за обсягами виробництва підприємств, що і відбувалося на практиці у 70-80-ті роки минулого століття. Проте сьогодні ці потужності є надмірними і значно перевищують існуючі потреби. Також до традиційних причин неефективності природних монополій у

газотранспортній галузі додаються нові, обумовлені такими чинниками, як: фізичне і моральне зношення магістральних газопроводів та компресорних станцій, що призводить до суттєвого зростання витрат на їх утримання; зниження енергетичної ефективності та зростання енергоємності транспортування газу, обумовлене продовженням експлуатації технологічно застарілого газоперекачувального обладнання з низьким коефіцієнтом корисної дії; скорочення внутрішніх потреб економіки країни у природному газі і суттєве погіршення використання наявних виробничих потужностей; загострення міждержавної конкуренції на ринку послуг із транзиту природного газу, створення обхідних газотранспортних маршрутів, що також призводить до падіння рівня завантаження вітчизняних газопроводів; хронічний дефіцит коштів та нестача фінансових ресурсів у газотранспортних підприємств для інвестування в оновлення матеріально-технічної бази виробництва та інноваційні технології; зростання впливу політичних чинників у боротьбі за місце на ринку газу та газотранспортних послуг.

Таким чином, результати аналізу дають переконливі підстави констатувати, що з 2005-2006 років практично всі газотранспортні

підприємства увійшли у стадію занепаду, яка асоціюється із завершальними етапами життєвого циклу. Взаємозв'язок між стадіями життєвого циклу газотранспортних підприємств та фазами інноваційно-інвестиційної активності достатньо добре можна характеризувати через динаміку введення в експлуатацію нових газоперекачувальних агрегатів (ГПА).

Результати аналізу частотного розподілу ГПА за термінами їх введення в експлуатацію в розрізі окремих газотранспортних підприємств дозволяють не тільки дослідити вікову структуру основного технологічного обладнання, але і отримати достатньо інформативну картину щодо періодів інноваційно-інвестиційної активності. Адже ГПА відносяться до особливо складного технологічного обладнання, а їх виготовлення та подальша експлуатація вимагають високої культури виробництва та наявності розвинутої технологічної інфраструктури, інноваційної за своєю сутністю. Таким чином, періоди збільшення обсягів введення в експлуатацію газоперекачувальних агрегатів достатньо добре корелюють із фазами інноваційно-інвестиційної активності газотранспортних підприємств.

Для кількісної характеристика та проведення ретроспективного аналізу інноваційно-інвестиційної діяльності газотранспортних підприємств нами пропонується використовувати

критерій інтенсивності інноваційно-інвестиційної активності:

$$INIA_{i,j} = \frac{n_{i,j}}{\sum_{i=1}^m n_{i,j}}, \quad j = \overline{1, k}, \quad (1)$$

де $INIA_{i,j}$ – коефіцієнт інтенсивності інноваційно-інвестиційної активності в часовому інтервалі i для j -го підприємства; $n_{i,j}$ – кількість ГПА, які були введені в експлуатацію у часовому інтервалі i на j -ому підприємстві; m – кількість часових періодів; k – кількість газотранспортних підприємств; $\sum_{i=1}^m n_{i,j}$ – загальна кількість ГПА, введених в експлуатацію за весь період діяльності j -го підприємства.

Результати розрахунків запропонованого коефіцієнта інтенсивності інноваційно-інвестиційної активності газотранспортних підприємств (табл. 2) дозволили виділити часовий інтервал значного зростання інноваційно-інвестиційної активності, який припадає на 1974-1988 роки, а також визначити періоди низької (1989-2003 роки) та критично низької (2004-2014 роки) активності, що також свідчить про входження газотранспортних підприємств починаючи з 2005 року в період занепаду та деградації.

Таблиця 2 – Коефіцієнт інтенсивності інноваційно-інвестиційної активності газотранспортних підприємств України

№ з/п	Часові інтервали	Управління магістральних газопроводів						Разом по УТГ
		ХТГ	ДТГ	ЧТГ	КТГ	ЛТГ	ПТГ	
1	1964-1968	0	0	0	0,046	0,033	0	0,017
2	1969-1973	0	0	0	0,039	0	0,121	0,030
3	1974-1978	0,133	0,125	0,186	0,276	0,387	0,177	0,234
4	1979-1983	0,398	0,325	0,248	0	0,260	0,194	0,214
5	1984-1988	0,301	0,450	0,310	0,467	0,187	0,242	0,321
6	1989-1993	0	0	0,088	0	0,067	0,121	0,050
7	1994-1998	0,084	0,088	0,115	0,039	0,027	0,048	0,061
8	1999-2003	0,048	0,013	0,035	0,066	0,013	0,097	0,047
9	2004-2008	0	0	0,018	0,053	0,027	0	0,020
10	2009-2014	0,036	0	0	0,013	0	0	0,007

Джерело: розробка автора

Подолання виявлених негативних тенденцій у розвитку газотранспортних підприємств потребує вирішення цілого комплексу невідкладних питань, пов'язаних із проведенням організаційно-структурних та інноваційно-технологічних трансформацій, що в свою чергу вимагає суттєвого зростання інвестиційної активності підприємств. Вирішення цього завдання в умовах неефективності функціонування державної газотранспортної монополії та хронічного дефіциту інвестиційних ресурсів слід здійснювати за рахунок залучення приватного капіталу, зокрема і через механізм державно-приватного партнерства. Одним із можливих є також варіант залучення приватного інвестиційного капіталу шляхом часткової

(вибіркової) приватизації окремих об'єктів ГТС із збереженням державного контролю та управління за діяльністю ГТС в цілому на основі використання, так званої концепції вибіркової дифузії приватного інвестиційного капіталу, що в свою чергу вимагатиме внесення змін до чинного законодавства України, зокрема до Закону України «Про трубопровідний транспорт».

Нарощування інноваційно-інвестиційної активності газотранспортних підприємств вимагатиме і перегляду існуючих підходів до визначення тарифів на послуги з транспортування, зберігання та розподілу природного газу. Так, з метою забезпечення окупності та ефективності інноваційно-інвестиційних проектів на базі

залучення приватного капіталу доцільно застосовувати механізм розподілу тарифної виручки між приватними інвесторами та державними газотранспортними підприємствами пропорційно до обсягів газотранспортної роботи та вартості інвестованого капіталу.

ВИСНОВКИ. Ефективне управління підприємствами в довготривалому періоді вимагає урахування особливостей їх розвитку на різних етапах життєвого циклу. Саме тому важливо правильно ідентифікувати такі стадії та обирати відповідний інструментарій засобів управління. В процесі дослідження з'ясовано, що характерною особливістю газотранспортних підприємств є існування стійкого взаємозв'язку між періодами інноваційно-інвестиційної активності та стадіями життєвого циклу. Встановлення такої закономірності дозволило розвинути існуючі погляди на трактування сутності дефініції «життєвий цикл підприємства».

Також встановлено, що починаючи з 2005-2006 років газотранспортні підприємства України увійшли у стадію занепаду та деградації. Подолання існуючих негативних тенденцій вимагає здійснення організаційно-структурних та інноваційно-технологічних трансформацій шляхом суттєвого нарощування інвестиційної активності на базі залучення приватного капіталу. Практичне вирішення цього завдання можливе через використання механізмів державно-приватного партнерства та вибіркової дифузії приватного інвестиційного капіталу.

ЛІТЕРАТУРА

1. Адизес И. К. Управление жизненным циклом корпорации / И. К. Адизес; пер. с англ. под науч. ред. А. Г. Серефяна. – СПб.: Питер, 2007. – 384 с.
2. Ареф'єва О. В. Стратегічне забезпечення життєвого циклу підприємства / О. В. Ареф'єва // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – № 3. – С. 43–49.
3. Астафьева К. А. Формирование структуры экономической безопасности согласно этапам жизненного цикла компании / А. К. Астафьева // Бизнес інформ. – Харків. – 2011. – № 4. – С. 134–136.
4. Бернад І. А. Життєвий цикл організації: поняття та стадії розвитку / І. А. Бернад [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nbuu.gov.ua/ejournals/dutp/20062/-txts/FILO-SOFIYA/06biapsr.pdf>.
5. Бланк И. А. Управление активами / И. А. Бланк. – К.: Ника-Центр, 2000. – 720 с.
6. Воронкова В. Г. Менеджмент у державних організаціях: посібн. / В. Г. Воронкова. – К.: ВД «Професіонал», 2004. – 256 с.
7. Greiner L. E. Evolution and Revolution as Organizations Grow / L. E. Greener // Harvard Business Review – July – August. – 1972. – P. 37–48.
8. Корягіна С. В. Економічна оцінка та планування життєвого циклу розвитку

підприємства : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук. – Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2004. – 21 с.

9. Кузьмін О. Є. Основи менеджменту: підручник / О. Є. Кузьмін. – К.: Академвидав, 2003. – 416 с.

10. Лігоненко Л. О. Антикризисное управління підприємством: теоретико-методологічні засади та практичний інструментарій / Л. О. Лігоненко. – К.: КНЕУ, 2001. – 580 с.

11. Малаева Т. Определение жизненного цикла предприятия / Т. Малаева // Бизнес-Информ. – 2002. – № 3–4. – С. 79–82.

12. Мильнер Б. З. Теория организации / Б. З. Мильнер. – 3-е изд., перераб., доп. – М.: ИНФРА -М, 2002. – 558 с.

13. Міночкіна О. М. Методика створення статистичних моделей життєвих циклів підприємства / О. М. Міночкіна // Проблеми науки. – 2005. – № 4. – С. 23–27.

14. Porter M. E. Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors / M. E. Porter. – New York: The Free Press, 1980 (2nd ed. – New York: Free Press, 1998. – 397 p.

15. Stigler G. J. The division of Labor is limited by the Extent of the market // Journal of Political Economy. – 1951. – V. LIX. – № 3. – P. 185–193.

16. Шембель Ю. С. Оценка стадий жизненного цикла предприятий / Ю. С. Шембель // Економіка: проблеми теорії та практики: міжвузівський зб. наукових праць. – Вип. 96. – Дніпропетровськ: Наука і освіта. – 2001. – С. 39–44.

17. Широкова Г. В. Характеристика стадий жизненного цикла российских компаний, созданных «с нуля» / Г. В. Широкова // Российский журнал менеджмента. – 2007. – Т. 5. – № 4. – С. 3–20.

18. Широкова Г. В. Жизненный цикл организации: концепции и российская практика / Г. В. Широкова. – СПб.: Высшая школа менеджмента; Изд. дом СПб. гос. ун-та, 2008. – 480 с.

19. Шацкая Е. Ю. Применение концепции жизненного цикла для мониторинга развития социально-экономических систем / Е. Ю. Шацкая // Вестник Северо-Кавказского государственного университета. – 2010. – № 1 (22). – С. 27–32.

20. Матюшенко О. І. Життєвий цикл підприємства: сутність, моделі, оцінка / О. І. Матюшенко // Проблеми економіки. – 2010. – № 4. – С. 82–91.

21. Козаченко Г. О. Формування механізму стратегічного управління великими виробничо-фінансовими системами промисловості: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: спец 08.07.01 / Г. О. Козаченко. Донецьк : Ін-т економіки промисловості НАН України, 1998. – 38 с.

22. Якимів В. І. Теоретичні аспекти регулювання природних монополій / В. І. Якимів, О. О. Касинець, Н. М. Галазюк // Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Вип. 20.8. – С. 265–269.

FEATURES OF INNOVATION AND INVESTMENT ACTIVITIES OF GAS TRANSPORTATION ENTERPRISES IN THE CONTEXT OF LIFE CYCLE

N. Linchevska

Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas

Karpatska Str., 15, Ivano-Frankivsk, 76019, Ukraine. E-mail: linchevska@i.ua

The evolution of development was studied and features of the structure the life cycle of gas transportation enterprises were characterized. On the basis of retrospective analysis the relationship between the phases of innovation-investment activity and stages of life cycle of the enterprise was established, the essence of the definition of "life cycle of the enterprise" was clarified. It was proved that the gas transportation enterprises Ukraine in 2005-2006 entered a collapse stage, which is accompanied by the deepening of crisis tendencies and gradual loss of their productive capacity. Concept of controlled transition of gas transportation enterprises from the collapse stage to the stage of revival through organizational-structural and innovation-technological transformations based on private capital attracting were proposed.

Key words: life cycle, gas transportation enterprise, innovation-investment activity, the collapse stage, organizational-structural transformations.

REFERENCES

- Adizes, I.K. (2007), *Upravlenie gyznennym tsykлом korporatsii* [Corporation Lifecycle Management], (H. Serefian Trans.), Piter, Saint Petersburg, Russia.
- Arefieva, O. V. (2008), "Strategic provide of enterprises life cycle", *Aktualni problemy ekonomiky*, no. 3, pp. 43–49.
- Astafieva, K.A. (2011), "Formation of the economic security structure according to the life cycle stages of the company", *Biznes inform*, Kharkiv, no. 4, pp. 134–136.
- Bernard, I.A. The life cycle of the organization: the concept and development stages, available at: <http://www.nbu.gov.ua/ejournals/dutp/20062/-txts/FILO-SOFIYA/06biapsr.pdf>.
- Blank, I.A. (2000), *Upravlenie aktivami* [Asset Management], Nika-Tsentr, Kyiv, Ukraine.
- Voronikova, V.H. (2004) *Menedzhment u derzhavnyh organizatsiiah* [Public Organizations Management]. VD 'Profesional', Kyiv, Ukraine.
- Greiner, L.E. (1972), "Evolution and Revolution as Organizations Grow", *Harvard Business Review*, July-August, pp. 37–48.
- Koriagina, S.V. (2004), Ekonomichna otsinka ta planuvannia zhyttievogo tsyklu rozvytku pidpriemstva [Economic evaluation and planning lifecycle of enterprise], *Extended abstract of candidate's thesis*. Vydavnytstvo NU "Lvivska politehnika", Lviv, Ukraine.
- Kuzmin, O.Ye. (2003), *Osnovy menedzhmentu* [Basis of Management], Akademydav, Kyiv, Ukraine.
- Lihonenko, L.O. (2001), *Antykryzove upravlinnia pidpriemstvom: teoretyko-metodologichni zasady ta praktychnyi instrumentarii* [Crisis management of enterprise: theoretical-methodological principles and practical tools], KNEU, Kyiv, Ukraine.
- Malaeva, T. (2002) "Definition of enterprise life cycle", *Biznes-Inform*, no. 3, pp. 79–82.
- Milner, B.Z. (2002), *Teoriia organizatsii* [Organization theory], INFRA, Moscow, Russia.
- Minochkina, O.M. (2005), "Method of creating statistical models of enterprise life cycle", *Problemy nauky*, no. 4, pp. 23–27.
- Porter, M.E. (1998) *Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors* (2nd ed.), Free Press, New York.
- Stigler, G.J. (1951), "The divisions of Labor is limited by the Extend of the market". *Journal of Political Economy*, V.LIX., no. 3, pp. 185–193.
- Shembel, Yu. S. (2001), "Life cycle assessment of enterprises". *Ekonomika: problemy teorii ta praktyky*, no. 96, pp. 39–44.
- Shyrokova, H. V. (2007), "Characteristic stages of the life cycle of Russian companies created "from scratch", *Rossiiskii zhurnal menedzhmenta*, no. 5(4), pp. 3–20.
- Shyrokova, H. V. (2008), *Zhyznennyi tsykl organizatsii: kontseptsii i rossiiskaia praktika* [The life cycle of the organization: the concept and the Russian practice], Vysshiaia shkola menedzhmenta, Saint Petersburg, Russia.
- Shatskaia, E.Yu. (2010), "Applying the concept of life-cycle for monitoring of development of socio-economic systems", *Vesnik Severo-Kavkazskogo gosudarstvennogo universiteta*, no. 1(22), pp. 27–32.
- Matiyshenko, O.I. (2010), "The life cycle of the enterprise: the nature, models, estimation", *Problemy ekonomiky*, no. 4, pp. 82–91.
- Kozachenko, H.O. (1998), *Formuvannia mehanizmu strategichnogo upravlinnia velykymy vyrobnycho-finansovymy systemamy promyslovosti* [Formation mechanism of strategic management of large industrial and financial industry systems] *Extended abstract of Doctor's thesis*. Instytut ekonomiky promyslovosti NAN Urainy, Donetsk, Ukraine.
- Yakymiv, V.I., Kasynets O.O., Halaziuk N.M. (2010), "Theoretical aspects of the regulation of natural monopolies". *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy*, no. 20.8, pp. 265–269.

Стаття надійшла 10.09.2014