

Франківську, Львівську та Рівненську області). Саме з такого джерела пропонуємо залучати 30% інвестицій, решта коштів – інші джерела, зокрема кредитні ресурси, позикові кошти, власні кошти електроенергетичних компаній, а також кошти, отримані за програмою торгівлі квотами на викиди парникових газів, що реалізується відповідно до Кіотського протоколу.

Знаючи обсяг споживання електроенергії у Західному регіоні України, а також величину оптової ринкової ціни на Оптовому ринку електричної енергії України та частку цільової надбавки в оптовій ціні, можна розрахувати обсяг коштів, що надходитиме в ІФРЕЗР. Згідно з виконаними розрахунками, обсяг надходжень становитиме понад 200 млн. грн. щорічно.

ІФРЕЗР утворюється відповідно до ст. 5 Положення про Національну комісію регулювання електроенергетики України (НКРЕ), затвердженого Указом Президента України № 335/98 від 21.04.1998 р. [ 3 ], у якій зазначено, що НКРЕ має право створювати позабюджетні фонди для сприяння функціонуванню та розвитку ринків, що нею регулюються. Таким чином, НКРЕ буде засновником ІФРЕЗР та розпорядником його коштів. При цьому, НКРЕ має прийняти окрему постанову, якою буде затверджено Положення про ІФРЕЗР, де будуть чітко визначені джерела формування та напрями використання коштів ІФРЕЗР.

На нашу думку, створення ІФРЕЗР дозволить електроенергетичним компаніям Західного регіону України для оновлення власних ОФ, поряд з іншими джерелами інвестування, залучати значні обсяги коштів, що сприятиме покращенню економічних показників їх діяльності.

*1. Річний звіт ВАТ “Західенерго” за 2010 рік. – Львів. – 2011. 2. ВАТ “Львівобленерго”. Річний звіт. Техніко-економічні показники за 2009 рік. – Львів. – 2010. 3. Указ Президента України № 335/98 від 21.04.1998 р. Питання Національної комісії регулювання електроенергетики України // [Електрон. ресурс]. – Спосіб доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=335/98>*

**О.М. Парубець**

Чернігівський Державний технологічний університет

## **ІННОВАЦІЙНЕ ОНОВЛЕННЯ ТРАНСКОРДОННОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЄВРОРЕГІОНУ “ДНІПРО”**

© Парубець О.М., 2011

Єврорегіон «Дніпро», створений в 2003 році на базі Чернігівської (Україна), Брянської (Росія) та Гомельської (Білорусь) областей був першим інтеграційним утворенням, створеним на пострадянському просторі без участі країн ЄС.

Одним з головних напрямків діяльності даного єврорегіону є розвиток транскордонного транспортного співробітництва між прикордонними регіонами, що входять до його складу. Дані регіони є великими транспортними вузлами, через їх територію проходять пасажиро- і вантажопотоки з країн близького та далекого зарубіжжя [1, стор.19-21].

Однак на сьогоднішній день транскордонна транспортна інфраструктура за темпами розвитку відстає від темпів зростання транспортних потоків і не в повному обсязі задовольняє потреби споживачів транспортних послуг, якість дорожнього покриття не відповідає світовим і європейським стандартам [2, стор.35].

Відставання темпів розвитку транскордонної транспортної інфраструктури від темпів зростання транспортних потоків обумовлюється низьким рівнем застосування сучасних інноваційних технологій. Змінити існуючу ситуацію можливо за рахунок проведення відповідних інноваційних змін. Міждержавне співробітництво України, Росії і Білорусі в інноваційній сфері

здійснюються на рівні міжурядових комісій по торгівельно-економічному і науково-технічному співробітництву. На рівні прикордонних регіонів створена розгалужена мережа організацій, що входять до складу їх інноваційної структури (див. таблицю).

**Організації, що входять до складу інноваційної інфраструктури Чернігівського, Брянського та Гомельського регіонів**

Чернігівський регіон	Брянський регіон	Гомельський регіон
Технопарк «Інноваційні технології 3000»	Бізнес-інкубатор Структурний підрозділ Брянського науково-технологічного парку	ВЕЗ «Гомель – Ратон»
Технопарк «Квелта» м.Ніжин	Державна інженерно-технологічна академія	ЗАТ «Гомельський бізнес-інноваційний центр»
Регіональний центр інноваційного розвитку	Обласна суспільна організація «Інститут екології Міжнародної інженерної академії»	ЗАТ «Гомельське регіональне агенство економічного розвитку»
Бізнес-центри: ТОВ «Бізнес-цент» «Нива-2005»; Чернігівська міська громадська організація „Чернігівський бізнес-центр”; Комунальне підприємство «Бізнес-центр»; Філія №21 ТОВ бізнес-центр „Господар”	Машинобудівельний науково-технологічний парк «Десна-технопарк»	КУП «Гомельський науково-технологічний парк»
Інноваційний бізнес-інкубатор	Науковий центр	ТОВ «Бізнес-центр»
Міська громадська організація «Чернігівський інноваційний бізнес-інкубатор»	Обласний бізнес-інкубатор	Бізнес-інкубатор малого підприємництва «Белтранстінфо»
Інноваційні фонди	Інноваційно-технологічний центр при Брянському Державному технічному університеті	Обласний центр науково-технічної і ділової інформації
Центр науково-технічної інформації	Центр науково-технічної інформації	

Не дивлячись на значну кількість структур, що допомагають впровадженню інноваційних змін, частка інноваційно активних підприємств на транспорті вищезазначених регіонів є незначною. Насамперед, це обумовлено низьким рівнем міжрегіонального співробітництва інноваційних структур. Єдиним технопарком, створеним для інтеграції наукового і технологічного потенціалу та виробничої інфраструктури транскордонного співтовариства Єврорегіон «Дніпро», є технопарк «Інноваційні технології 3000». Обособленість інноваційних структур та інноваційного потенціалу даних прикордонних територій позначається на зниженні якості надання транспортних послуг, збільшенні часу на перевезення вантажів і пасажирів, підвищенні рівня аварійності на дорогах.

Реконструкція і модернізація транскордонної транспортної інфраструктури потребує впровадження наступних інноваційних змін:

- створення єврорегіонального інформаційно-аналітичного інноваційного центру розвитку транскордонних транспортних мереж;
- розробки концепції науково-технологічного та інноваційного розвитку транскордонного транспортного співробітництва;
- впровадження єврорегіональної автоматизованої системи управління інтелектуальними транскордонними транспортними мережами;

–формування інноваційних механізмів фінансування проектів транскордонної транспортної інфраструктури;

–використання новітніх технологій будівництва доріг та системи транспортних комунікацій;

–створення транспортних бізнес-інкубаторів;

–розробка систем супутникового моніторингу місця знаходження транспортних засобів, їх маршруту, графіку руху, витрат паливно-енергетичних ресурсів;

–впровадження інформаційних технологій в транспортний процес;

–створення транспортно-логістичних комплексів;

–впровадження транспортного маркетингу та інноваційного менеджменту на підприємствах транспортної інфраструктури прикордонних регіонів;

–застосування державно-приватного партнерства для розвитку об'єктів транскордонної транспортної інфраструктури.

Стан транскордонної транспортної інфраструктури вказує на рівень технологічного розвитку прикордонних регіонів. Запровадження сучасних інноваційних механізмів розвитку транскордонної транспортної інфраструктури є шляхом збільшення можливостей транзитного потенціалу прикордонних регіонів, їх приєднання до європейської транспортної мережі.

*1. Сич Є.М., Парубець О.М. Стратегічні напрямки інтеграції транскордонних транспортних систем в рамках євро регіону «Дніпро»// Вісник ЧДТУ – Чернігів: ЧДТУ, 2009 - №41- 15-21с. 2. Льчук В.П., Парубець О.М. Інноваційно-інвестиційний розвиток національних підприємств транспорту // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Збірник – Чернігів: ЧДТУ, 2005 - № 23 – 35-41 с.*

**І.К. Пішенін**

Відкритий міжнародний університет розвитку людини “Україна”

## **МОДУЛЬНИЙ ПІДХІД ДО ЕКОНОМІЧНОЇ АКТИВІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ ЯК СКЛADOVA РОЗВИТКУ ІННОВАЦІЙНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

© Пішенін І.К., 2011

Важливими ознаками сучасного господарського середовища у транспортній галузі є загострення конкуренції між національними і іноземними транспортними корпораціями, поява нових видів ризиків у підприємницькій діяльності вантажоперевезень, які мають не лише економічну, а й соціальну природу; періодичні коливання фінансових ринків, що змінюють швидкість і напрями руху вантажоперевезень морським транспортом. У таких мінливих умовах особливо актуальним є інформаційне забезпечення ефективного функціонування господарюючих суб'єктів вантажоперевезень морським транспортом.

Процеси формування бізнес-моделей знаходяться у площині наукових досліджень сучасних аспектів управління перевезенням вантажів морським транспортом, що перебувають у полі зору зарубіжних і вітчизняних науковців. Окремі теоретичні і практичні питання досі не отримали комплексного наукового обґрунтування. Це особливо стосується проблеми інформаційного забезпечення перевізника комплексом показників вантажу – особливо радіоекологічним станом вантажу. Такі вантажі як мрамур, граніт, добрива, пісок, металобрухт та інші можуть мати значно