

Україні, з одного боку, малі підприємства при наукових організаціях часто виконують нестільки науково-дослідну, скільки комерційну діяльність, далеку від інновацій, з другого боку, діяльність малого бізнесу, який дійсно міг взяти на себе частину функцій інноваційної інфраструктури, обмежується надмірним адмініструванням з боку держави.

Вирішення проблеми підвищення інноваційності вітчизняних підприємств в певній мірі можливе шляхом створення регіональних систем інновацій, яка б поєднувала зусилля органів влади, підприємств і організацій, які займаються науково-дослідною діяльністю і є «генераторами» інновацій або здійснюють їх трансфер, підприємств і організацій, які є споживачами інноваційних продуктів, громадських організацій і представників громадськості.

Створення такого типу регіональних систем інновацій повинне базуватись на наступних принципах:

1. Поєднання ринкового саморегулювання і державної підтримки інноваційних процесів.
2. Узгодження економічних інтересів – державних, регіональних, корпоративних, суспільних і індивідуальних.
3. Оптимальне використання інноваційного потенціалу регіону.
4. Колегіальність прийняття рішень у сфері управління інноваційними процесами і прозорість інформації.
5. Співпраця на міжрегіональному і міжнародному рівнях.

Серед основних завдань такої системи слід визначити не лише вирішення поточних проблем, пов'язаних з інноваціями, але й формування проінноваційної свідомості майбутніх поколінь.

Я.І. Олійник, Ю.В. Огерчук

Національний університет “Львівська політехніка”

ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У СФЕРІ ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТИКИ В ЗАХІДНОМУ РЕГІОНІ УКРАЇНИ

© Олійник Я.І., Огерчук Ю.В., 2011

Обладнання електроенергетичних компаній Західного регіону України є дуже зношеним. Так, станом на 31.12.2010 р. рівень зносу основних фондів (ОФ) ВАТ «Західенерго», що займається виробництвом електричної енергії у Західному регіоні України, становив більше 90% [1]. Знос ОФ ВАТ „Львівобленерго” – підприємства, що займається постачанням електричної енергії споживачам Львівської області, станом на 01.01.2009р. становив 78,85% [2]. Оскільки обсяги необхідних інвестицій в оновлення ОФ підприємств електроенергетичної галузі Західного регіону є досить великі, власних фінансових ресурсів інвестора може бути недостатньо.

Тому, з метою удосконалення системи фінансування реалізації інноваційних проектів у сфері електроенергетики Західного регіону, які спрямовані на підвищення конкурентоспроможності електроенергетичних підприємств шляхом оновлення їх ОФ, підвищення коефіцієнту використання палива на теплових електростанціях, впровадження нових прогресивних технологій виробництва електроенергії тощо нами пропонується створення нового елемента інноваційної інфраструктури, а саме – Інвестиційного позабюджетного фонду розвитку електроенергетики Західного регіону (ІПФРЕЗР), джерелом формування коштів якого буде діючий на даному етапі збір у вигляді цільової надбавки до тарифу на електричну та теплову енергію (далі Збір). Кошти з цього фонду мають надаватися на безповоротній основі підприємствам сфери електроенергетики Західного регіону усіх типів власності (а саме – електроенергетичним підприємствам, що функціонують в межах Західної електроенергетичної системи, яка охоплює Волинську, Закарпатську, Івано-

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 ІПФРЕЗР. Згідно з виконаними розрахунками, обсяг надходжень становитиме понад 200 млн. грн. щорічно.

ІПФРЕЗР 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 ІПФРЕЗР та розпорядником його коштів. При цьому, НКРЕ має прийняти окрему постанову, якою буде затверджено Положення про ІПФРЕЗР, де будуть чітко визначені джерела формування та напрями використання коштів ІПФРЕЗР.

На нашу думку, створення ІПФРЕЗР 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