

життя сприяє дистанційному доступу клієнтів до власних накопичувальних рахунків, надає можливість відслідковувати стан власного рахунку. Асистанс програми передбачають консультації та надання додаткових послуг клієнтам в разі настання страхового випадку. За умови ефективного правового регулювання та досконалої нормативно-правової бази ці інноваційні програми значно полегшать співпрацю між страховими компаніями та страхувальниками.

Страховий ринок України перебуває на стадії становлення та розвитку, діяльність вітчизняних страхових компаній стимулює сильна конкуренція іноземних страхових компаній. Тому впровадження інновацій є запорукою успіху в безкомпромісній конкурентній боротьбі.

1. *Ліга страхових організацій України/ Аналіз страхових ринків [Електронний ресурс] – Режим доступу: (http://uainsur.com/wp-content/uploads/2010/01/SK_3kv_2010.pdf)* 2. Закон України “Про інноваційну діяльність” від 4.07.2002 N 40-IV (ст.2,14) (<http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=40-15>) 3. О. Охріменко. *Страховання туристів: інноваційна модель страхового продукту/ Економіка Крима №15/ Научно-практический журнал. – 2005. – с. 48 – 52 [Електронний ресурс] – Режим доступу: (http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Ekonk/2005_15/012_ohrimenko.pdf)* 4. *Кокшаров Р.В. Форми взаємодії страхової та банківської систем та причинно-наслідкові зв'язки цих систем/ Web-ресурс научно-практических конференцій [Електронний ресурс] – Режим доступу:(http://www.confcontact.com/2009_03_18/ek2_koksharov.htm)* 5. *Веретнов В.І. Інноваційний потенціал непропорційного страхування/ Страхование Перестрахование Бизнес [Електронний ресурс] – Режим доступу: (http://insbizz.blogspot.com/2009/11/blog-post_6378.html)*

M. Kotowska-Jelonek
Politechnika Świętokrzyska

WYBRANE ASPEKTY OCENY EFEKTYWNOŚCI KOLEJOWYCH INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH

© *Kotowska-Jelonek M., 2011*

Pozyskiwanie środków z funduszy Unii Europejskiej na współfinansowanie kapitałochłonnych inwestycji infrastrukturalnych w transporcie wymaga opracowywania analiz efektywności inwestycji w ramach tzw. studiów wykonalności przedsięwzięć. Dla dużych projektów inwestycyjnych analiza efektywności inwestycji winna uwzględniać analizę kosztów-korzyści, obejmującą także ocenę ryzyka realizacji projektu oraz jego oddziaływanie na sektor transportu i otoczenie.

Z doświadczeń polskich w zakresie sporządzania analiz finansowych i ekonomicznych dla infrastrukturalnych projektów kolejowych wynika, że mimo istnienia wytycznych, formułowanych przez Komisję Europejską, zmierzających do ujednoczenia w skali Wspólnoty zasad i metodyki sporządzania analiz, oraz mimo zaleceń wewnętrznych, opracowanych na poziomie krajowym w postaci tzw. *Niebieskich Ksiąg*, nadal istnieje wiele różnic w sposobach podejścia ekspertów do rozwiązywania problemów szczegółowych. Wydłuża to proces odbioru studiów wykonalności przez zleceniodawcę i procedurę pozyskiwania przez beneficjenta środków z funduszy UE. Ma również negatywny wpływ na tempo modernizacji infrastruktury kolejowej w Polsce. Dlatego istnieje konieczność dalszych badań w zakresie prawidłowości rozwiązań i metod szacowania elementów rachunku, zwłaszcza tych, które mają istotny wpływ na wyniki oceny efektywności danego przedsięwzięcia.

Przedmiotem rozważań artykułu są wybrane aspekty oceny efektywności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych oraz przykłady problemów, pojawiających się w trakcie jej ewaluacji.

W szczególności omówiono w nim takie zagadnienia, jak:

1. Metodyczne podstawy analizy i oceny efektywności inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym.

2. Wybrane problemy występujące przy szacowaniu strumieni pieniężnych dla potrzeb analizy finansowej, tj. nakładów inwestycyjnych, kosztów utrzymania i eksploatacji linii kolejowej oraz przychodów zarządcy linii (tj. spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) z tytułu udostępniania tras operatorom przewozowym.

3. Wybrane problemy powstające w trakcie szacowania strumieni pieniężnych dla potrzeb analizy ekonomicznej, tj. tzw. kosztów i korzyści zewnętrznych, wynikających z podjęcia i eksploatacji badanej inwestycji kolejowej.

Metodyczne podstawy analizy i oceny efektywności inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym wynikają z:

- teorii ekonomii, w szczególności z tej jej części, która dotyczy rachunku efektywności inwestycji,
- ze specyfiki obiektów i urządzeń infrastrukturalnych w transporcie,
- z wymagań UE w zakresie sporządzania analiz.

Problemy, powstające w trakcie szacowania strumieni pieniężnych dla potrzeb sporządzania rachunku efektywności inwestycji w infrastrukturze kolejowej, są odmienne dla różnego typu strumieni (nakłady inwestycyjne na realizację przedsięwzięcia, koszty eksploatacyjne przedsięwzięcia, przychody uzyskiwane w trakcie eksploatacji). Dlatego też w artykule odrębnie zaprezentowane zostały wybrane przykłady kwestii spornych, występujących przy ewaluacji wymienionych strumieni pieniężnych.

Realizacja inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym generuje powstawanie efektów zewnętrznych, tj. takich bezpośrednich i pośrednich negatywnych i pozytywnych skutków (kosztów i korzyści), które powstają w bliższym i dalszym otoczeniu inwestycji (środowisku naturalnym, gospodarce regionu, społeczności lokalnej itp.). Wymagają one uwzględnienia w analizie efektywności ekonomicznej przedsięwzięcia. Jednak ich ujęcie wartościowe przysparza autorom analiz wielu problemów, których przykłady przedstawiono w końcowej części artykułu. Do artykułu dołączono także wykaz wykorzystanej literatury.

А.В. Кравець., О.Я. Чапук

Національний університет “Львівська політехніка”

ОСОБЛИВОСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

© *Кравець А.В., Чапук О.Я., 2011*

Інноваційний розвиток держави визначається поступом за трьома основними напрямками: наука, освіта та наукоємне виробництво. Основними ознаками інноваційної моделі розвитку є [1]: по-перше, перетворення грошей на дослідження в знання, по-друге – використання отриманих знань для розробки інновацій, по-третє, впровадження їх у виробництво для отримання прибутку.

Інноваційна модель є напрямом економіки, яка пов’язується з рядом проблем, таких як:

- ризикованість впровадження інноваційних проектів;
- нерозвиненість інноваційної інфраструктури держави;
- довготривалість реалізації інноваційного проекту;
- відсутність належної підтримки з боку держави.

Аналіз показників інноваційної активності свідчить про суперечливу ситуацію на ринку, оскільки кількість впроваджених нових технологічних процесів, відповідно 2006 р. -1145, 2007 р. – 1419, 2008 р. – 1647, 2009 р. – 1893 процесів, та освоєння інноваційних видів продукції, 2006 р. – 2408, 2007 р. -2526, 2008 р. – 2446, 2009 р.- 2686 найменувань, збільшилось, що свідчить про перспективу та попит, але, тим не менше, питома вага підприємств, що займається їх впровадженням має спадний характер, 2006 р. – 11.2, 2007 р. – 14.2, 2008 р. – 13.0, 2009 р. – 12.8, так як відсутня належна підтримка з боку держави та не сприятливі умови для реалізації й розробки інноваційних проектів [2].