

- сприяння розвитку організаційно-фінансової складової інфраструктури інновацій із забезпечення злагоженості ланцюжка: “наука–технологія–виробництво–ринок”;
- прискорене впровадження нововведень;
- держзамовлення на інноваційні продукти;
- трансфер технологій зі сфери ВПК;
- визначення і підтримка територій інноваційного розвитку;
- упорядкування технопарків, створення наукових лабораторій, інноваційних фондів з залученням інституціональних інвесторів;
- створення мережі малих інноваційних підприємств;
- здійснення тиску на суб’єкти господарювання через введення санкцій на використання застарілих продукції та технологій;
- створення ефективної системи телекомунікацій, інтеграція в світовий ІТ-простір;
- цілеспрямована підготовка кадрів, менеджерів інноваційної діяльності;
- активне співробітництво органів влади як між собою, так і з підприємницькими, науковими і бізнес-освітніми секторами економіки;
- загальний розвиток інноваційної культури суспільства.

Висновки. Таким чином, від збалансованої та ефективної роботи складових організаційно-економічного механізму державного регулювання інноваційної діяльності багато в чому залежить власне інноваційний розвиток України.

Для активізації інноваційних процесів в Україні доцільним є розробка і впровадження концепції розвитку національної інноваційної системи з метою створення конкурентоспроможного сектора досліджень і розробок та забезпечення умов його розширеного відтворення, розвитку інфраструктури інноваційної діяльності, запровадження системи економічних стимулів модернізації економіки на основі технологічних інновацій, підвищення інноваційної культури суспільства. Це сформує умови для ефективної діяльності суб’єктів у сфері створення нових знань і технологій та їх комерційної реалізації та призведе до цілеспрямованих структурно-функціональних змін економіки і зросту частки інноваційного фактора в ВВП;

Література

1. Архієреєв С., Тарасенко Т. Державна підтримка випуску високотехнологічної та інноваційної продукції: зарубіжний досвід та висновки для України. – http://www.smartcat.ru/book_80/index.shtml
2. Ильяшенко К. В. Организационно-экономический механизм реализации достижений НТП на предприятиях Украины в современных условиях хозяйствования // Механізм регулювання економіки, економіка природокористування, економіка підприємства та організація виробництва, 2005. – № 1. – С. 174–177.
3. Рудик О.В. Развитие инновационного потенциала предприятия у трансформационной экономике: Автореф. дис... канд. экон. наук // ХНЕУ. – Х., 2006. – 21 с.
4. Новікова І.В. Інноваційний потенціал підприємства: сутність, методичні підходи до оцінки та інвестиційне забезпечення розвитку // Схід і Захід. – 2003. – № 24 (37). – С. 13–19.
5. Кір’ян В.А. Формування інноваційної моделі підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств з позицій антропосоціального підходу // Економіка і держава. – 2005. – № 10. – С. 11–15.
6. Канафощка Г. Стан, перспективи розвитку інноваційних процесів в Україні та можливості їх впливу на формування ВВП // Бізнес. – 2006. – № 14. – С. 16–21
7. Чучіна І.М. Удосконалення організаційно – економічного механізму інноваційної діяльності як фактора забезпечення конкурентоспроможності підприємств // Матеріали міжнар. наук.-практ. конф. “Трансформація ринкових відносин в Україні: організаційно-правові та економічні проблеми”. – Одеса, 2008.

УДК 338.246:504.42

О.С. РУБЕЛЬ

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України

ІННОВАЦІЙНО-ІНСТИТУЦІЙНА БАЗА ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В ЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ

У роботі представлена інноваційно-інституційна стратегія розвитку морської політики на основі економіко-екологічної теорії. Дано конкретні рекомендації з питань міжнародної політики Чорноморського регіону в контексті європейської інтеграції.

In the work the innovative-institutional strategy of development of the sea policy submitted on the basis of the economic-ecological theory is represented recommendations on issues of the international policy for the Black sea region in a context of the European integration are given.

Постановка проблеми. Країни Чорноморського регіону та міжнародна спільнота стурбовані екологічною деградацією Чорного моря та річок його басейну. Протягом останніх 15 років ситуація покращувалася го-

ловним чином завдяки зменшенню викидів внаслідок зниження економічної активності та певного прогресу регіонального екологічного менеджменту. Однак, удосконалення екологічного законодавства та посилення його дієвості, сталий розвиток прибережних зон та невиснажливе використання природних ресурсів регіону є вкрай необхідними для того, щоб дійсно змінити економіко-екологічну ситуацію в регіоні.

Транспорт (морський, річковий, автомобільний і залізничний) є ключовим сектором співробітництва в контексті Чорноморської синергії [1]. ЄС пропонує активно підтримувати регіональне транспортне співробітництво в Чорноморському регіоні з метою поліпшення ефективності, безпеки та забезпечення функціонування транспорту. ЄС узагальнює досвід різних транспортних ініціатив стосовно Чорноморського регіону. Зусилля мали розвиватися в контексті розвитку транспортних осей між Співтовариством і сусідніми країнами та повинні збільшувати координацію з існуючими ініціативами, такими як Міжнародний транспортний коридор (МТК) ТРАСЕКА (Європа–Кавказ–Азія).

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Повідомлення Європейської Комісії “Керівні принципи для транспорту в Європі й сусідніх регіонах” відбиває амбіційну політику спрямовану на створення ефективного транспортного ринку між ЄС і його сусідами й розширення принципів внутрішнього ринку [2]. Повідомлення визначає 5 найважливіших транспортних осей для міжнародної торгівлі між країнами Європейського Союзу (включаючи зону Чорного моря) і за її межами. Воно також включає комплекс заходів щодо скорочення часу перевезення уздовж цих осей, поліпшення інфраструктури, модернізації митних процедур і зменшення бюрократичних перешкод. Ці проблеми, зокрема, були обговорені на регіональному семінарі “Формування громадської платформи щодо Конвенції про захист Чорного моря від забруднення з огляду на регіональну зустріч сторін”. Семінар відбувся 12–13 березня 2009 року у Києві. Зокрема, було обговорено препозиції стосовно прийняття поправок до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення (Бухарестської конвенції) та нового Стратегічного плану дій, який було підписано згодом, на зустрічі Сторін Конвенції 17 квітня 2009 року в Софії. Реалізація цього Стратегічного вимагає рішучих кроків в усіх сферах чорноморського співробітництва.

Невирішеними до останнього часу загальної проблеми є: формування інноваційно-інституційної стратегії розвитку морської політики на основі економіко-екологічної теорії, розробка конкретних рекомендацій з питань міжнародної політики Чорноморського регіону в контексті європейської інтеграції.

Постановка завдання. Таким чином, метою роботи є формування інституційно-економічних стратегій розвитку морської екополітики на основі теорії економіко-екологічного інституціоналізму.

Виклад основного матеріалу дослідження. Експертний прогноз стверджує, що річний обсяг транзитних вантажів через Чорне море зростає на 500 мільйонів у найближчі 5–10 років. Найбільші питання, що ставляться до впливу морського транспорту на навколишнє середовище Чорного моря пов’язані з розливами нафти та інших забруднювачів, внесенням забруднень баластовими водами, днопоглиблення, перетворення прибережних територій і розвиток портової інфраструктури, виділення CO₂ і інших газів, що впливають на зміну клімату та забруднення атмосфери.

Відповідно до Конвенції ООН про Морське право 1982 року, Чорне море відноситься до типу “закритого” або “напівзакритого” моря. Унікальна природа гідробіологічних видів і рекреаційних ресурсів моря вимагають особливої охорони всієї екосистеми.

Планована майбутня потужність нафтотерміналів у Чорноморському регіоні становить приблизно 150 млн тонн у рік (і до 350 млн у рік у найближчому майбутньому). Максимальна межею обсягу перевезення нафтопродуктів через Босфор становить 146 млн тонн у рік. Нафтоперевозки також ростуть у російських портах, через Керченську протоку та Туапсе. Судна “ріка–море” здійснюють нафтоперевозки з російських портів у Констанцу. Практично всі чорноморські країни зорієнтовані на збільшення обсягів нафтоперевозки наскільки це дозволяють потужності портів.

Європейська комісія підготувала матеріали, що показують вплив суден на клімат. Звіт CE Delft вказує кілька варіантів політики, які можуть бути впроваджені якщо ІМО (Міжнародна Морська Організація) продовжить ігнорувати це питання. Можливо, це з одне із самих перспективних варіантів включення морського транспорту в схеми торгівлі квотами на викиди в ЄС [3].

З метою обліку забруднення повітря з морських суден на рівні ІМО в ЄС обговорюються кілька варіантів нормативної політики, які будуть впроваджені у випадку, якщо буде зроблена спроба скоротити основні викиди. Обмеження рівня змісту сірки в паливі й обмеження викидів NO_x активно обговорюється ІМО. Ця “політика викидів” швидше за все, життєздатна і Європейська комісія підтверджує, що норми ЄС можуть бути впроваджені.

Регіональні й місцеві норми так само можуть бути використані. Наприклад, Північне й Балтійське море відносяться до зон контролю викидів сірки (Sulphur Emissions Control Areas (SECA)), що ставить за обов’язок використання суднами палива з більш низьким змістом сірки в цих морських районах. Було б досить важливо забезпечити включення Чорного моря в зону SECA, зокрема, ця міра забезпечила б скорочення викидів SO_x і частково, інших забруднювачів. Крім того, зміни могли б бути здійснені на рівні портів, наприклад, пов’язані з вимогами використання електроживлення судів від берегових джерел. Портові збори так само можуть бути диференційовані з метою підвищення ефективності судових двигунів.

Російські нафтоперевозки по Чорному морю в період навігації на Дні з перевантаженням на морські судна в Керченському каналі становлять 1,7 мільйонів тонн на рік. Така тенденція російської транспортної політики призвела до аварій і посадки на мілину більше 5 судів під час шторму 11 листопада 2007 р.

Все це підсилює необхідність ретельного розгляду потенційних негативних наслідків розвитку транспорту на екосистемі Дунаю (з огляду на створення нафтотерміналу в Джурджулештах (Молдова), проект ISPA (Румунія), судноплавний канал по гирлу Бистре (Україна). У цьому контексті ЄС має підтримати ініціативи Міжнародної Комісії по захисту ріки Дунай (ICPDR) для того, щоб враховувати нові проекти розвитку судноплавства на Дунаї [4].

Стратегічне планування транспортної інфраструктури має містити в собі стратегічну екологічну оцінку (SEA), що базується на мультимодальному аналізі транспортних коридорів, разом з нетранспортними технічними характеристиками автодоріг, залізниць, водних шляхів. Сучасні й майбутні проблеми, переваги й витрати для транспортної інфраструктури варто прогнозувати з урахуванням альтернатив. Приміром, якщо головними передбачуваними завданнями розвитку інфраструктури будуть економічний ріст, зайнятість населення та регіональний розвиток, то влада має розглядати просвіту, освіту або технологічні програми як потенційні альтернативи транспортної політики.

Національні стратегії транспорту в країнах Чорноморського регіону мають характеризуватися пріоритетом гармонізації їхнього законодавства та управління транспортною системою зі стандартами ЄС. Впровадження програм TRACECA в TEN-T могло б дати додаткові позитивні ефекти в цьому плані. Багатобічне співробітництво, зокрема, у контексті впровадження стратегії TRACECA до 2015 г і Бакинського процесу, а також плани Середземноморського регіонального транспортного плану дій усіляко підтримують двостороннє співробітництво. Підвищення здатності до взаємодії між ЄС і найближчими сусідами гармонізація їхнього законодавства й політики зі стандартами ЄС спроможне забезпечити економічний і соціальний розвиток і сталість навколишнього середовища [5].

Прискорення процедур проходження границі шляхом впровадження відповідних міжнародних конвенцій, уведення "one-stop" офісів, впровадження яких дає можливість спрощення й гармонізації торгівлі й використання типової документації стандартів ЄС має більші перспективи. Імплементация міжнародних конвенцій, оцінки впливу на соціальну сферу й впливи на навколишнє середовище, процедур прозорості державних закупівель у відповідності зі стандартами ЄС є кращою міжнародною практикою.

Варто почати підготовку до підписання протоколу (або подібного документа) про збереження та раціональне використання Чорного моря між ЄС і чорноморськими країнами. Протокол має включити наступні розділи: баластові води; забруднення нафтою; регулювання судноплавства; технічні питання безпеки, що відносяться до навколишнього середовища; взаємодія морського й внутрішнього водного транспорту; забезпечення стандартів "високої якості" при будівництві суден і елементів транспортної інфраструктури.

Необхідне впровадження єдиної правової та економічної бази для єдиних екологічних зборів для транспорту за перевезення через Чорне море, спрямованої на виняткове використання цих доходів для цілей охорони та відновлення природи, а так само гарантія забезпечення того, що всі існуючі й нові порти й термінали задовольняють вимоги конвенції MARPOL для спеціальних зон.

Оцінку впливу на навколишнє середовище необхідно ввести для всіх запланованих проектів транспортної інфраструктури регіону. Проекти, пропонувані для фінансування мають всі оцінки обумовлені законодавством ЄС, а також, такі як облік вимог конвенції Еспоо, конвенції MARPOL, Конвенції про захист Чорного моря від забруднення й Орхуської конвенції.

Необхідна стандартизація та гармонізація митних правил, що відносяться до навколишнього середовища, санітарних і інших типів контролю, впровадження та просування ресурсо- і енергозберігаючих технологій та зниження рівня споживання енергії на транспорті, а так само впровадження нових видів технологій, включаючи управління трафіком та інформаційні системи всіх типів, включаючи супутникову навігацію (Galileo). Також необхідний розвиток нових будівельних стандартів для автодоріг, залізничних ліній і судноплавних каналів. Необхідна оцінка здоров'я людини, зокрема, дітей, у населених пунктах, розташованих у районі міжнародних транспортних коридорів (МТК) і оцінка можливості розміщення МТК поза зоною цінних природних коридорів і територій, що охороняються, а також зон зарезервованих для майбутнього заповідання.

Створення Європейського морського реєстра, має створити можливість надання професійних послуг для судових компаній чорноморських країн. Інші важливими нововведеннями є: забезпечення уніфікованих правил діяльності національних кваліфікаційних організацій; включення чорноморського регіону в сферу діяльності Європейської Морської Агенції Безпеки (EMSA); поліпшення контролю руху суден у європейських водах з використанням системи GALILEO. Підготовка загальної схеми розвитку транспорту в Чорному морі має бути заснована на стратегічній оцінці впливу на навколишнє середовище на базі мультимодального аналізу МТК, разом з аналізом норм для автодоріг, залізниць, водних шляхів. Схема повинна визначити найбільш дружній сценарій стосовно навколишнього середовища й соціальних пріоритетів як рамок для прийняття інвестиційних рішень [6].

Впровадження європейської транспортної політики для Чорноморського регіону пов'язано з більш повним використанням ресурсів вже існуючих морських організацій: Міжнародної морської організації (IMO), Організації чорноморського економічного співробітництва (BSEC) і Чорноморської мережі громадських організацій.

Висновки. Зокрема, в контексті розвитку інституціональної системи економіко-екологічного співробітництва країн Чорноморського регіону можна рекомендувати деякі основні шляхи механізми та кроки:

1. Запровадження заходів, спрямованих на врахування екологічних пріоритетів в усіх відповідних політиках і секторальних планах на національному та регіональному рівнях, перш за все тих, що стосуються Чорного моря.
2. Запровадження заходів, спрямованих на розроблення надійних механізмів реалізації положень регіональних та інших міжнародних угод, Сторонами яких вони, та забезпечити виконання усіх взятих зобов'язань.

3. Розроблення системи національного звітування про впровадження Бухарестської конвенції. Запровадження механізмів оглядів впровадження та невиконання положено Бухарестської конвенції.

4. Сприяння заходам, спрямованим на запобігання виснажливому використанню морських і прибережних ресурсів Чорного моря. У зв'язку з цим якомога швидше мають бути завершений, підписаний, ратифікований та набути чинності документ законодавчої сили про збалансоване рибальство та невиснажливе використання рибних та інших живих ресурсів Чорного моря.

5. Завершення необхідних процедур та якнайшвидшого набуття чинності Плану дій при надзвичайних ситуаціях до Протоколу про співробітництво у боротьбі з забрудненням Чорного моря нафтою та іншими шкідливими речовинами при надзвичайних ситуаціях, а також створення необхідних національних мереж та механізмів співпраці для запобігання надзвичайним ситуаціям на Чорному морі та подолання їх наслідків.

6. Розвивати законодавчу базу для запровадження принципів екосистемного підходу, басейнового підходу, інтегрованого управління ресурсами та інтегрованого управління прибережною смугою морів у національні та регіональні політики і практики в басейні Чорного моря.

7. Забезпечити підтримку належному впровадженню законодавства про стратегічну екологічну оцінку та оцінку впливу на довкілля проектів, програм і політик у регіоні і басейні Чорного моря. Запобігання перенесенню неефективних забруднюючих технологій та технологій, що не відповідають Європейським стандартам, у Чорноморський регіон за допомогою удосконалення чинного законодавства.

8. Удосконалення національного регулювання з тим, щоб всі нові інвестиції були зорієнтовані на найкращі інноваційні технології та удосконалення національного регулювання з метою запобігання передачі застарілих технологій з експортними кредитами, арбітражними та державними гарантіями в країні Чорноморського регіону. Необхідно посилення національних систем регулювання з метою інтерналізації соціальних витрат та екстерналій для всіх нових інвестицій.

Подальші економіко-екологічні дослідження мають бути спрямовані на створення реальних механізмів та стимулів для розширення членства Бухарестської конвенції, щоб посилити можливості та збільшити доступність ресурсів для захисту та збалансованого управління екосистемою Чорного моря. Зокрема, щодо внесення поправок до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення з тим, аби надати можливість приєднання до Конвенції Європейському Союзу та іншим регіональним організаціям економічного співробітництва.

Література

1. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament "Black Sea Synergy – A New Regional Cooperation Initiative". – Brussels, 2006. – 124 p.
2. Greening the black sea synergy Nicolas Tavitian, Jason Anderson, Oleg Rubel / Edited by Paloma Agrasot / WWF-World Wide Fund for Nature and Heinrich Böll Foundation EU Regional Office in Brussels. – Brussels, June 2008. – 82 p.
3. Greenhouse Gas Emissions for Shipping and Implementation Guidance for the Marine Fuel Sulphur Directive. – Brussels, 2007. – P. 54.
4. WWF Austria, The Danube – a lifeline or just a navigation corridor? WWF Position Paper on inland navigation on the Danube. – Vienna, 2005. – 44 p.
5. Communication From The Commission First progress report on the implementation of the NAIADES Action Programme for the promotion of inland waterway transport. – Brussels, 2006 – 57 p.
6. Strengthening Inland Waterway Transport: Pan-European Cooperation for Progress. European Conference of Ministers of Transport. – Brussels, 2006. – 106 p.

УДК 338.312

Ю.Ф. АТАМАНЮК

Інститут демографії та соціальних досліджень НАН України

РОЗВИТОК ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА В КОНТЕКСТІ ЇЇ ВПЛИВУ НА ЯКІСТЬ ТА ПРОДУКТИВНІСТЬ ПРАЦІ

Статтю присвячено дослідженню та обґрунтуванню ролі інноваційно-інвестиційної діяльності промислових підприємств на внутрішньому та зовнішньому ринках в умовах посилення конкуренції та в контексті її впливу на якість та продуктивність праці.

This article is dedicated to the research and substantiating the role of innovation and investment industry in domestic and foreign markets under increasing competition and in the context of its impact on the work quality and productivity.

Актуальність проблеми. Дешевизна робочої сили, яка дещо компенсувала низьку продуктивність праці і вважалася одним із факторів збереження конкурентоспроможності вітчизняної продукції на світових ринках, вже не забезпечує цінової переваги національних товаровиробників. Така політика, не стимулюючи впровадження інновацій на виробництві, таким чином, не дає стійких і довготривалих перспектив з точки зору міжнародної конкуренції. Крім того, низькі рівні оплати праці є причиною зниження трудової мотивації серед працівників і, відповідно, зниження продуктивності праці. Саме тому пріоритетним напрямком розвитку під-