

- фінансова спроможність регіону;
- підтримка та стимулювання розвитку інноваційних підприємств в регіоні;
- високий рівень розвитку інституціонально-інфраструктурного потенціалу в регіоні;
- дієздатний сектор фундаментальної науки тощо.

Успіх реалізації стратегії розвитку інноваційного підприємництва в регіоні досягається за умов одночасного формування комплексу вищевказаних передумов.

Основними стратегічними векторами розвитку інноваційного підприємництва в регіоні є:

- стимулювання розвитку об'єктів інноваційної інфраструктури (технопарків, бізнес-інкубаторів, інноваційно-технологічних центрів, регіональних венчурних фондів), фінансова й майнова їх підтримка;
- стимулювання конвертації економічних ресурсів підприємств в інноваційні продукти й послуги;
- стимулювання і виробництво інноваційної продукції, розширення її номенклатури та поліпшення якості;
- формування попиту на інновації в регіоні;
- сприяння комерціалізації інноваційних продуктів на внутрішньому та зовнішніх ринках;
- підвищення рівня інтеграції регіону у загальнодержавні та світові процеси створення та використання інновацій;
- розвиток кооперації у сфері високих технологій;
- сприяння формуванню культури інновацій в суспільстві;
- залучення прямих іноземних інвестицій;
- сприяння розробці та реалізації цільових програм інноваційного розвитку в регіоні;
- організація регіональних консультаційних центрів для суб'єктів господарювання;
- залучення венчурного капіталу;
- розширення інноваційної діяльності за пріоритетними напрямками розвитку країни; налагодження чіткої взаємодії і односпрямованості дій учасників інноваційного процесу (виробників, посередників, консалтингових підприємств, маркетингових агентів, навчальних центрів тощо).

ЩОДО ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНОЇ СУТНОСТІ КАТЕГОРІЇ «ВТОМА АВТОДОРОГИ»

*Деділова Т.В., к.е.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Поряд з підвищенням екологічних вимог до проектування, будівництва, ремонту та утриманню автомобільних доріг повинні бути вжиті заходи щодо

вдосконалення самих транспортних засобів з метою приведення їх у відповідність до вимог найжорсткіших зарубіжних стандартів, а також підвищенню якості використовуваних видів палива.

Автомобільні дороги загального користування належать до єдиної всеукраїнської транспортної системи, призначенням якої є задоволення економікою країни потреби в пасажирських та вантажних перевезеннях автомобільним транспортом. Також це значним чином впливає на її соціальний розвиток, з'єднує міжнародні транспортні коридори з національною транспортною мережею, інтегрує Україну до європейського співтовариства.

Щорічно, станом на початок року, 97% доріг, відповідно до діючих міжремонтних періодів, потребують капітального ремонту: 88% доріг спроектовано під навантаження на вісь автомобіля максимум у 6 т, тоді як сучасний вантажний автотранспорт має навантаження 11,5 тони на вісь. При цьому, за оцінкою експертів, 30-40% великовантажних автомобілів виїжджають на дороги з наднормативним завантаженням. У результаті доводиться констатувати збільшену «втому» українських доріг [1].

Проектні умови будівництва та експлуатації автомобільних доріг як інженерних споруджень, що були закладені в основу української дорожньо-транспортної мережі ще за радянських часів, на сучасному етапі кількісного та якісного розвитку автомобільного транспорту не витримують збільшення вантажопідйомності та інтенсивності руху автомобілів.

Незадовільний стан автомобільних доріг у кілька разів збільшує викиди шкідливих речовин в атмосферу, чим у край несприятливо впливає на довкілля. За умов зниження швидкостей руху й припинення його у місцях дефектів дороги обсяг викиду окису вуглецю збільшується в декілька разів у порівнянні з викидами при оптимальних швидкостях руху (близько 70 км/год.).

За цих умов підвищення якості дорожньої мережі є ключовим фактором покращення стану навколишнього середовища. Однак, у чинних нормативних документах практично формально викладені вимоги до екологічної безпеки, яких їх слід дотримуватись при проектуванні й експлуатації доріг, відсутній цілий ряд стандартів з виміру забруднення, що негативно відображується на стані екологічної ситуації в зоні впливу автомобільних доріг.

З аналізу [2] видно, що лише 26% доріг здатні витримувати великовагові вантажні автомобілі. Переважна більшість наших українських доріг здатна витримувати навантаження не більше 7 тон на вісь. 40% доріг вже повністю знищено, а капітальний ремонт потрібен практично «з нуля». Решта доріг потребує негайного поточного ремонту та суворого дотримання норм вагового навантаження на вісь.

В результаті проведеного дослідження можна запропонувати удосконалення еколого-економічної сутності категорії «втома автодороги» та її впливу на екологічну безпеку в дорожньому господарстві через коефіцієнт втоми автодоріг.

Під коефіцієнтом втоми доріг будемо розуміти відношення маси вантажу великовантажних автомобілів до проектного навантаження за певний проміжок

часу. При рівності коефіцієнта втоми дороги одиниці або перевищенні даного значення виникає таке поняття, як «втома автодороги». В цілому збільшення «втоми» українських доріг (надпроектне навантаження) призводить до руйнування не лише їх покриття, а й фундаменту.

Саме тому, вважаємо за необхідне посилення відповідальності за порушення вагових норм за категоріями доріг, підґрунтям якого повинні стати заходи, підкріплені відповідним нормативно-правовим забезпеченням. Зокрема, до таких можна віднести: повну заборону руху авто вагою більше 40 тон/24 тон для подільних вантажів. Введення обмеження у 7 тон на вісь або 24 тони загальної ваги для доріг місцевого значення (ухвалено КМУ від 21/10/2015, №869 [3]); встановлення справедливих штрафів за порушення вагових норм (17-85 тис. грн) з конфіскацією авто за повторне порушення протягом кварталу. Або збільшити їх ще більше, до рівня європейських країн (Польща – 1,5 тис. євро, Німеччина – 10 тис. євро) (проект ЗУ [4]); введення відповідальності компанії, що завантажує авто, за перевагу, за умови, що не було проведено контрольне зважування у присутності перевізника (проект ЗУ [4]) тощо.

Література:

1. Самісько Т.О. Етапи становлення і розвитку дорожнього господарства України. *Вісті Автомобільно-дорожнього інституту*. 2008. № 2. С. 78-83.
2. Споруди транспорту. Автомобільні дороги. ДБН В.2.3–4–2000 (чинний від 01.07.2000 р.): Державні будівельні норми України. К.: Державний комітет будівництва, архітектури та житлової політики України, 2000. 114 с.
3. Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до пункту 22.5 Правил дорожнього руху». URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/869-2015-%D0%BF> (дата звернення: 01.10.2019).
4. Проект Закону про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» (щодо дотримання учасниками ринку автомобільних вантажних перевезень норм законодавства в частині вагових та габаритних параметрів транспортних засобів). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62128: (дата звернення: 01.10.2019).

ФІСКАЛЬНЕ СТИМУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА

Дергалюк Б.В., к.е.н., доцент

Гречко А.В., к.е.н., доцент

Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»

Зростання ролі знань та інформації в сучасних економічних та соціальних процесах, зумовлена формуванням нових підходів до ведення господарської діяльності, що кардинально відрізняються від «традиційних».