

экспортных отраслей национальной экономики. Страны Балтии, Центральной и Восточной Европы, среди которых следует выделить Польшу, Словакию, Венгрию, Литву, формируют от 20% до 35% своего ВВП за счет доходов от грузового железнодорожного транзита.

Украина, учитывая свое геополитическое положение и постоянные тенденции роста ВВП, должно выделить основные направления развития транспортной отрасли и объявить ее приоритетной сферой экономики, иначе, учитывая инертность отрасли в наращивании объемов транспортной работы, а особенно, большие сроки службы транспортных объектов, государство в ближайшие 4-5 лет окажется перед реальной невозможностью дальнейшего экономического развития.

Следует отметить, что сегодня немного активизировалось решение вышеупомянутых вопросов после визита Президента Украины в Китай и его встреч с Президентами Казахстана и Азербайджана, где обсуждалась возможность совместного участия в строительстве магистрали «Лиссабон-Шанхай»

Указом Президента Украины № 895/2010 от 8 сентября 2010 года относительно определения приоритетных направлений развития транспортной отрасли Украины, было определено четыре направления из которых: «Новая инфраструктура» (проекты, направленные на поднятие транзитного потенциала Украины)».

Стимулом для этого стало определение английским институтом RENDEL коэффициента транзитности территорий государств континента. Украина имеет самый высокий коэффициент - 3,11 и, благодаря своему удобному геополитическому расположению на континенте, может стать транспортным центром Евразии и зарабатывать огромные средства за транзит через свою территорию.

Особое значение приобретает предложенный Национальный проект в свете последних политико-экономических тенденций на континенте. Руководство России развернуло кампанию по созданию Евразийского союза и предлагает Украине вступление в этот союз. Уже созданное объединение БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай и ЮАР), три члена которого заинтересованные в строительстве трансконтинентальной магистрали и уже конкурируют за доминирование на этой магистрали.

Украина, благодаря своему геополитическому расположению и имея Закон Украины «О Генеральной схеме планирования территории Украины», которым утвержденная схема новых магистралей, и интеллектуальную собственность на эти разработки, должна немедленно юридически закрепить за собой права на эту схему через принятие официального решения на уровне Правительства.

Экономическая целесообразность строительства этой магистрали не вызывает сомнений,

поскольку быстро возрастающий товарооборот между Европой и юго-восточными регионами в основном базируется на морских перевозках, что занимает много времени и имеет значительные риски безопасности перевозок и сохранение грузов. Если будет создана такая трансконтинентальная магистраль, то будет 70-75% переориентации грузопотоков за счет в пять-шесть раз большей скорости транспортировки грузов с высоким уровнем безопасности и отсутствия перевалки грузов с морского транспорта на сухопутный.

Значительно увеличатся и пассажиропотоки, которые дадут значительные прибыли туристическим отраслям экономики этих регионов.

Заслуживает внимания комплексный подход проекта к строительству магистралей с одновременным стимулированием инвесторов к развертыванию хозяйственной деятельности в зоне прохождения новых транспортных магистралей, что оказывает содействие развитию близлежащих территорий и создает дополнительные рабочие места.

Благоприятным является и создание инфраструктуры магистралей двойного действия, которая будет обслуживать не только магистрали но и близкие территории.

Важна и экологическая направленность проекта. При стабильных скоростях движения транспорта на 30-35% уменьшаются вредные выбросы в атмосферу. Предполагается обязательное создание защитных лесных полос, водоотвод с обязательной очисткой, антишумовые сооружения, проходы для местной фауны и т.д.

УДК 658.5:656.025.4(477)

### **РОЗВИТОК ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМОК ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗБУДОВИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ**

*Токмакова І.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ),  
Олійник О.М., інженер (Південна залізниця)*

Україна має надзвичайно вигідне транзитне становище, а саме через її територію проходять чотири ПЕК (№ 3, 5, 7, 9); чотири ТККТ (ЕАТК "TRACEKA", "Європа - Азія", "Балтика - Чорне море", Чорноморське транспортне кільце); Україна належить до Чорноморської пан'європейської транспортної зони (Black Sea РЕТГА), що виокремлена як пріоритетна в ЄС. У зв'язку з зазначеним потребують реалізації проекти участі України в європейській транспортно-логістичній інтеграції через створення мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК) і

логістичних центрів.

МТК мають важливе значення для країни. Це оцінюється не тільки з точки зору комерційної вигоди, але з більш широких позицій національної безпеки, таких її складових, як: військова, економічна, промислова, технологічна, продовольча, демографічна. Прямими функціями МТК є обслуговування експортно-імпортних перевезень, а також міжнародного транзиту. Всі інші прояви є мультиплікативним ефектом при спільному впливі міжнародних і національних транспортних коридорів на складові національної безпеки.

Головна роль в формуванні та функціонуванні мережі МТК на території України відводиться підприємствам залізничного транспорту, що володіють значним потенціалом в даному напрямку.

Для забезпечення розвитку МТК потребують вирішення багаточисленні проблеми, серед яких найважливішого значення набувають питання створення інтелектуальних транспортних систем як магістральний напрямків ефективної роботи МТК в найближчій перспективі.

Зазначене обумовлює актуалізацію управління формуванням відповідного поставленим завданням інтелектуального капіталу на підприємствах залізничної галузі.

Інтелектуальний капітал підприємств залізничного транспорту — це інтелектуальне багатство, що зумовлює творчі можливості підприємств по створенню і реалізації інтелектуальної і інноваційної транспортної продукції. При цьому інтелектуальний капітал включає дві основні складові: кадровий капітал і інтелектуальна власність. У свою чергу кадровий капітал включає людські активи й структурні активи, а інтелектуальна власність складається з об'єктів промислової власності, об'єктів авторського права і ноу-хау і розподіляється по двох групах нематеріальних активів: продуктивні інтелектуальні активи; маркетингові інтелектуальні активи.

Управління інтелектуальним капіталом підприємств залізничного транспорту не повинно дублювати функції маркетингу, фінансового і виробничого управління, управління персоналом і НДДКР, а є організацією і плануванням внутрішніх інформаційних потоків, проектуванням і формуванням баз знань, аналізом і оцінкою реальної вартості інтелектуальних продуктів, підготовкою і виведенням інтелектуальних продуктів підприємств в ринковий оборот.

Вищесказане припускає необхідність формування система управління інтелектуальним капіталом підприємств залізничного транспорту, що складається з чотирьох підсистем:

- підсистеми формування, задачі функціонування якої полягають у визначенні потреби в знаннях, можливості їх створіння, придбання і передачі, збільшення частки явних знань.

- підсистеми зберігання і захисту, покликаною забезпечувати збір, систематизацію, зберігання і забезпечення швидкого доступу до існуючих знань, а також захист об'єктів інтелектуальної власності і комерційної таємниці.

- підсистеми розповсюдження, що забезпечує створення умов для ефективного обміну знаннями, адаптація і навчання співробітників, підвищення ефективності за рахунок організації командної роботи, розподіл знань по структурних підрозділах підприємства.

- підсистеми використання інтелектуального капіталу, що забезпечує практичне використання інтелектуального капіталу.

Управління інтелектуальним капіталом повинне здійснюється в рамках загальної стратегії розвитку, що включає напрями науково-технологічного розвитку, формування і вдосконалення організаційної корпоративної структури, комерціалізації інтелектуального продукту, забезпечення надійного використання інтелектуальної власності, створення умов відтворення, мотивації і управління людських ресурсів.

Інтегральною метою управління інтелектуальним капіталом на підприємствах залізничного транспорту повинен стати інноваційний розвиток галузі на основі формування інтелектуальних транспортних систем, їх активне впровадження в систему міжнародних транспортних мереж, що проходять по території України.

УДК 656.07

### ДОЦІЛЬНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ У ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ

*Чеклов В.Ф., к.т.н., доцент (ДонІЗТ)*

Транспортно-логістичні кластери (ТЛК) - галузеві кластери, кінцевою продукцією яких є транспортно-логістичні послуги у вантажному або пасажирському секторі.

Транспортно-логістичні кластери включають комплекс інфраструктури компаній-виробників та компаній, що спеціалізуються на зберіганні, супроводженні і доставці вантажів, а також логістичні, складські комплекси та інші. Загалом транспортно-логістичні кластери розвиваються в регіонах, що мають суттєвий транзитний потенціал.

Домінуюче положення кластера на ринку не має нічого спільного з монополією, так як кластер - не організація, а безліч організацій, які знаходяться між собою як у відносинах кооперації, так і у відносинах конкуренції.