

сложнее ею управлять. Интеллектуализированная компания вообще может располагать мизерными фондами в их традиционном понимании, но при этом являться мощнейшей, часто транснациональной структурой, рыночная капитализация которой во много раз превышает ее материальные активы в связи с накопленным интеллектуальным капиталом. Экономическая ценность интеллектуальных активов в общей рыночной стоимости компаний, в рамках экономики знаний, постоянно нарастает, и особенности управления этими активами во многом определяют их конкурентоспособность.

В настоящее время акцент от накопления вещественных активов смещается к накоплению неимущественных активов, основу которых составляют знания, информация и интеллектуальная собственность, а само понятие «производительные силы» из предметной области постепенно переходит в область отношений интеллектуальных ресурсов и продуктов, эффективное управление которыми создает их собственникам несомненные рыночные преимущества.

Обусловленные знаниями, возможности приращения объема интеллектуальных активов позволяют определить стратегию развития компании, продемонстрировать ее интеллектуальную привлекательность и в результате наметить и реализовать мероприятия, обеспечивающие накопление и эффективное использование данных активов. В этом плане персонал интеллектуализированной компании выступает в качестве производительной силы, самостоятельно создающей, накапливающей и использующей знания в ходе своей творческо-трудовой деятельности, результаты которой воплощаются в интеллектуальном продукте и одновременно приумножают интеллектуальные, неосязаемые активы данных компаний. В то же время работники данных компаний, от самых рядовых до топ-менеджеров, в той или иной мере участвуют в системе организационно-экономических отношений, в принятии управленческих решений по поводу интеллектуального капитала.

А. А. Ваццло
БГЭУ (Минск)

ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ (ПОЛЬСКИЙ ОПЫТ)

Инновационные решения позволяют уменьшить затраты на организацию транспортного процесса, которые часто составляют более 50 % от общего объема затрат на логистику [1]. Инновации в сфере транспортно-логистических услуг требуют интенсивной поддержки и системного подхода с учетом национальных и международных факторов. Это необ-

ходимо для уменьшения барьеров на пути внедрения инновационных решений, улучшения сотрудничества с отечественными предприятиями и транснациональными компаниями, а также создания условий для развития межотраслевых проектов, таких как кластеры.

Польский кластер «Партнерство для междисциплинарного инновационного развития транспорта и инфраструктуры» содействует сотрудничеству между бизнесом и научно-исследовательскими институтами, государственно-частному партнерству в области генерации и реализации инновационных проектов.

В инновационном подходе транспорт не ограничивается только вопросами его стоимости, эффективности, качества инфраструктуры, а идентифицируется с процессами, в которых его участники могут продвигать новые системные решения для развития транспортно-логистических услуг и ограничивать негативные воздействия транспортных средств на окружающую среду, увеличивать безопасность перевозок грузов и пассажиров. Обмен информацией и капиталами в рамках кластерных инициатив обеспечивает снижение затрат и позволяет получить наилучший доступ к современным технологиям.

К задачам этого кластера относятся: создание и использование крупных инфраструктурных исследований; инициирование и координация участия членов кластера в международных исследовательских проектах и программах; поддержка и проведение совместных мероприятий; сбор информации, научных разработок и знаний участников кластера.

Создание кластерных инициатив в сфере транспорта и логистики в Польше является следствием ряда причин: влияния на рынок услуг универсальных норм и международных правил, необходимости адаптации к стандартам Европейского союза.

В Республике Польша Транспортный инновационный центр представляет собой платформу для сотрудничества частного сектора, некоммерческих организаций и НИОКР-подразделений государственного сектора, направленных на реализацию инновационных решений для устойчивого развития транспорта [1]. Целью данного центра является поддержка в разработке инновационных проектов в сфере транспорта и логистики посредством распространения знаний и передового опыта, а также оказания содействия в практической реализации таких проектов.

Достижение основных задач Транспортного инновационного центра в Польше обеспечивается за счет следующих факторов: развитие транспортных инкубаторов; создание постоянной коммуникативной платформы для сотрудничества и обмена передовым опытом в сфере инновационных транспортно-логистических решений; предоставление специализированной консультативной помощи на различных этапах реализации инновационных проектов.

Польский транспортный инкубатор помогает местным органам власти в определении, создании и проработке инновационных проектов в области транспорта, включая концепцию проектов, их фи-

нансирование и практическую реализацию, подготовку необходимой документации для каждого проектного этапа, а также его технико-экономическое обоснование.

Литература

1. *Лемех, В.* Инновации на транспорте (обзор идей, тенденций и успешных практик) [Электронный ресурс] / В. Лемех. — Режим доступа: <http://www.docme.ru/doc/131032/innovacii-na-transporte>. — Дата доступа: 04.02.2017.

А. А. Вацило
А. П. Чуракова
БГЭУ (Минск)

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В КОНТЕКСТЕ «ЗЕЛеной» ЭКОНОМИКИ

В 2016 г. транспортные услуги в Республике Беларусь составили свыше 43 % от общего объема экспорта услуг. От транспортной деятельности страна получила почти 16 % совокупного объема чистой прибыли и около 11 % налоговых поступлений в бюджет [1]. К основным показателями эффективности использования транспорта относятся скорость, пропускная способность, маневренность, надежность, регулярность и др. Однако в настоящее время наряду с данными характеристиками повышаются требования к соответствию принципам ООН по устойчивому развитию транспорта, в частности по условиям безопасности и минимального вреда окружающей среде. По данным Национального статистического комитета, на долю выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от мобильных источников в Беларуси приходится более 60 % [2, с. 66]. Так, ежегодно один легковой автомобиль поглощает в среднем более 4 т кислорода, выбрасывая при этом около 800 кг окиси углерода, примерно 40 кг окислов азота и почти 200 кг различных углеводородов.

Все это обуславливает необходимость имплементации принципов «зеленой» экономики в сфере транспорта. Развитие транспорта на принципах «зеленой» экономики предусматривает достижение экономической эффективности путем уменьшения себестоимости перевозок, снижения ресурсо- и материалоемкости, социальной — путем создания современных и комфортных условий для пассажиров, формирования системы эффективного городского транспорта, снижения уровня заболеваемости, обусловленного качеством атмосферного воздуха, экологической — за счет снижения антропогенной нагрузки на экологию и выбросов загрязняющих веществ, сокращения потребности в невозобновляемых природных ресурсах.