

4.Новикова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів [текст] / А.М. Новикова – К.: НІПМБ, 2003. – 494 с.

5. Евсюк А. А. Формирование транспортно-логистической систем: учеб.-метод. пособие / А. А. Евсюк, В. В. Ясинский // Гос. ун-т транспорта – Г : БелГУТ, 2007. – 155 с.

6.Кондратюк Н.В. Создание межтранспортной логистической системы как способ увеличения максимальных перевозочных возможностей всех видов транспорта в Украине [текст] /Н.В. Кондратюк// Проблеми економіки та

управління на залізничному транспорті: матеріали 3-й Міжнар. наук.-практ. конф., Судак, 23-27 червня 2008р.– К.: КУЕТТ, 2008.– С. 319–320.

7. Будущее за логистическими центрами [Електронний ресурс]. – Режим доступу до публікації: [http://www.vch.ru/cgi-bin/guide.cgi?table\\_code=42&action=show&id=118](http://www.vch.ru/cgi-bin/guide.cgi?table_code=42&action=show&id=118)

8. Перспективы создания транспортно-логистической системы [Електронний ресурс]. – Режим доступу до публікації: [http://www.logist.by/i/materials/data/ic\\_materials/6/](http://www.logist.by/i/materials/data/ic_materials/6/)

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Компанієць В.В.  
Експерт редакційної колегії д.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 330: 656

### НАПРЯМКИ ЗБЕРЕЖЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Корінь М. В., к.е.н., асистент (УкрДАЗТ)*

*В статті досліджено сутність «інтелектуального капіталу», сформульовано основні підходи до трактування даної економічної категорії та встановлено його основні складові елементи. Визначено, що інтелектуальний капітал залізничного транспорту складається з людського та структурного капіталів, а в його основі знаходяться знання, вміння, досвід та творчі здібності залізничників. Проаналізовано основні причини, які можуть викликати втрату накопиченого інтелектуального капіталу галузі, та запропоновано основні напрямки його збереження та розвитку.*

*Ключові слова: інтелектуальний капітал, залізничний транспорт, напрямки збереження та розвитку, персонал, конкурентоспроможність.*

### НАПРАВЛЕНИЯ СОХРАНЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО КАПИТАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Корінь М. В., к.э.н., ассистент (УкрГАЗТ)*

*В статье исследована сущность «интеллектуального капитала», сформулированы основные подходы к трактовке данной экономической категории и установлены его основные составные элементы. Определено, что интеллектуальный капитал железнодорожного транспорта состоит из человеческого и структурного капиталов, а в его основе находятся знания, умения, опыт и творческие способности железнодорожников. Проанализированы основные причины, которые могут вызвать потерю накопленного интеллектуального капитала отрасли, и предложены основные направления его сохранения и развития.*

*Ключевые слова: интеллектуальный капитал, железнодорожный транспорт, направления сохранения и развития, персонал, конкурентоспособность.*

### DIRECTIONS OF PRESERVATION AND DEVELOPMENT OF INTELLECTUAL CAPITAL OF RAILWAY TRANSPORT

*Korin M. V., Candidate of Economic Sciences, associate (USA of RT)*

*The recognition of intellectual capital as the main asset, capable of ensuring the accomplishment of the mission and objectives of the enterprise, creation of long-term competitive advantages, caused a necessity of paying attention to the content of this economic category.*

*The article explores the nature of «intellectual capital», the basic approaches to the interpretation of this economic category and installed its main elements. Determined that the intellectual capital of railway transport consists of human and structural capital, and in its basis are the knowledge, skills, experience and creativity of railway men. It is established that*

among the main reasons that may cause the loss of accumulated intellectual capital industry, and therefore negatively affect the competitiveness of the sector, is to implement a policy of optimization of the level of labor costs of personnel through introduction of compulsory leave without preservation of wage and non-observance of norms of the labor legislation. This allowed disclosing the content of the main directions of preservation and development of intellectual capital Railways.

**Keywords:** *intellectual capital, railway transportation, directions of conservation and development, staff, competitiveness.*

**Постановка проблеми.** В умовах формування високотехнологічної, інноваційної економіки інтелектуальні активи підприємств все частіше виступають в ролі ефективних фінансових інструментів розвитку, які сприяють вирішенню ряду ключових задач, пов'язаних із зростанням вартості активів підприємств, стабілізацією бізнесу та залученням сторонніх інвестицій. Сьогодні основний масив економічно успішних підприємств основну ставку на перемогу в конкурентній боротьбі роблять на інтелектуальний капітал, вважаючи його основою успіху у створенні інноваційної продукції. Адже за даними статистичних спостережень досягти зростання обсягів виробництва та реалізації інноваційної продукції, а відповідно й забезпечити приріст прибутку підприємства на 25% можна за рахунок впровадження прогресивних технологій.

На залізничному транспорті України, на жаль, спостерігаються зворотні тенденції. Зниження обсягу транзиту, вантажних і пасажирських перевезень, моральне та фізичне старіння основних фондів, що є наслідком нестачі коштів для забезпечення їх своєчасного відновлення, призвели до втрати залізничним транспортом конкурентних переваг та погіршення фінансово-економічних показників його функціонування. Особливо відчутними такі наслідки стали для носіїв інтелектуального капіталу залізничного транспорту – його працівників. Адже обрана «Укрзалізницею» політика оптимізації витрат, в першу чергу, стосується вкрай жорсткого скорочення витрат на утримання його персоналу, а саме: встановлення неповного робочого тижня для працівників зі щоденним обліком робочого часу, тобто впровадження примусових відпусток без збереження заробітної плати, скорочення розміру премій та звільнення працівників пенсійного віку [1].

Такі дії Укрзалізниці зовсім не відповідають обраній політиці інноваційного розвитку галузі, за якої інтелектуальний капітал виступає основою конкурентоспроможності та стабільного розвитку, а й знижує загальний імідж державної монополії в сфері соціального захисту та надійності працевлаштування власних працівників.

### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Серед науковців, які здійснили значний вклад у розробку теоретичних та методологічних засад інтелектуального капіталу слід відзначити дослідження таких вчених, як В. Базилевич, Е. Брукінг, Л. Едвінсон, О. Кендюхов, М. Махомет, М. Мелуон, О. Стрижак, Т. Стюарт, О. Шабо та ін.[2-

9]. В їх працях розкрито зміст, структуру та методи оцінки інтелектуального капіталу.

Серед вчених, які приділяли увагу дослідженню даної категорії на залізничному транспорті, можна виділити праці І. Назаренко, Ю. Плуґіної, Н. Якименко [10-11]. Цими науковцями визначено зміст інтелектуального капіталу залізничного транспорту, його місце в структурі капіталу залізничного транспорту, розроблено підходи до його оцінювання та окреслено оптимальні стратегії його управління. Тенденції ж функціонування залізничного транспорту України вказують на необхідність визначення напрямків збереження та розвитку його інтелектуального капіталу.

Тому **метою статті** є окреслення напрямків збереження та розвитку інтелектуального капіталу залізничного транспорту як одного із факторів формування довгострокових конкурентних переваг та забезпечення стабільного розвитку галузі.

### **Виклад основного матеріалу дослідження.**

Перш ніж розкрити зміст напрямків збереження та розвитку інтелектуального капіталу залізничного транспорту звернемось до змісту даної економічної категорії. Інтелектуальний капітал за визначенням Дж. Даума представляє собою «засновані на зв'язках структуровані знання і здібності, що володіють потенціалом розвитку і створення вартості» [12]. Як «здатність створювати нову вартість, інтелектуальні ресурси підприємства, представлені людським і машинним інтелектом, а також інтелектуальними продуктами, виробленими самостійно чи залученими з інших джерел (куплені, орендовані)» визначає інтелектуальний капітал О.В. Кендюхов [5, С. 39].

В цілому до сутності інтелектуального капіталу сформувалося три основних підходи: структурний, структурно-функціональний та термінологічний, які розкривають визначення інтелектуального капіталу через:

- перший підхід розглядає зміст інтелектуального капіталу через розкриття його структури (як єдність людського і структурного капіталів; сума нематеріальних активів фірми; сукупність людського та машинного інтелектів);

- другий підхід – через аналіз його призначення, тієї специфічної ролі, яку він відіграє у процесі суспільного відтворення (як формалізований і зафіксований інтелектуальний матеріал, призначений для виробництва більш цінного майна;

знання, що використовується для отримання конкурентних переваг);

- третій підхід надає усталене розуміння сутності категорії капіталу як певного вкладення (цінності, ресурсу), що уможливило отримання доходу (як знання, що здатні приносити прибуток; інтелектуальні ресурси підприємства, що є здатними створювати нову вартість, приносити дохід тощо) [2, с. 58].

В економічній теорії інтелектуальний капітал виражається в цінності його трьох взаємопов'язаних структурних елементів: людського, організаційного та споживчого капіталу, і характеризується рядом специфічних ознак:

- інтелектуальний капітал не існує в матеріальному вигляді, однак форми, яких набувають інтелектуальні активи, можуть бути матеріальними;

- перебуває одночасно у формах запасу і продукту, його споживання є водночас його примноженням;

- зберігається та нагромаджується у специфічних, нетрадиційних формах;

- є основним компонентом визначення ринкової вартості сучасних підприємств [2, с. 61].

Основними елементами інтелектуального капіталу є [9]:

- людський капітал представлений сукупністю знань, умінь, навичок, досвіду, творчих здібностей, інноваційної активності, моральних цінностей та культури, системи внутрішньої мотивації індивіда, що використовується в певний проміжок часу в процесі проведення наукових досліджень, розробки інноваційної продукції і технологій та їх виробництві. Саме через людський капітал інтелектуальний капітал пов'язаний з «економікою знань», за якої саме знання індивіда чи колективу виступає найважливішим ресурсом соціально-економічного розвитку;

- організаційний капітал пов'язаний діяльністю всього підприємства і представляє собою його «організаційні можливості відповідати на вимоги ринку, оптимально розподіляти та використовувати людський капітал». Тобто, саме в організаційному капіталі знаходить своє втілення людський капітал як сукупність таких ресурсів: технологічне, інформаційне та програмне забезпечення, патенти, ліцензії, виробничі секрети, авторські права, товарні знаки, промислові зразки, організаційна структура та корпоративна культура, система мотивації творчої, інновативної праці. Іншими словами можна сказати, що організаційний капітал – це ті технічні та комунікаційні заходи за допомогою яких людський капітал втілюється в життя;

- споживчий капітал представлений системою зв'язків, стійких взаємовідносин між клієнтами (споживачами) та діловими партнерами.

Його складовими є зв'язки з клієнтами та постачальниками, інформація про клієнтів та постачальників, історія взаємовідносин з ними, імідж підприємства.

Отже, інтелектуальний капітал - це частина капіталу підприємства, представлена у вигляді знань, умінь, творчих здібностей, практичних навичок, досвіду, що накопичені в процесі розвитку та функціонування підприємства, і спрямована на оптимізацію процесів виробництва та обміну з метою отримання доходу.

Інтелектуальний капітал залізничного транспорту за визначенням, наведеним у [10], - це складова його капіталу, яка не має матеріальної форми і складається з людського та структурного капіталу, створює частину вартості капіталу залізничного транспорту та сприяє підвищенню рівня його конкурентоспроможності. Таким чином, погоджуючись з думкою цього автора, інтелектуальний капітал залізничного транспорту за своєю структурною ідентичністю інтелектуальному капіталу будь-якого підприємства, а в його основі знаходяться знання, досвід та творчі здібності залізничників.

Однак, із року в рік ситуація з інтелектуальним капіталом на залізничному транспорті погіршується. Впровадження неповного робочого тижня для працівників залізничного транспорту, низький рівень оплати праці не тільки зменшують мотивацію до праці, але й призводять до відтоку кваліфікованих кадрів в суміжні галузі. Так, за підсумками 9 місяців 2013 року за рівнем заробітної плати серед галузей економіки України залізничники посіли 10 місце (розмір середньомісячної заробітної плати працівників залізничного транспорту склав 3940,1 грн., що на 5,7 % вище аналогічного періоду минулого року) [13]. Тобто, професія залізничника з точки зору рівня оплати праці все більше стає непривабливою і на 9 щаблів поступається іншим галузям. Особливо гостро стоїть питання обліку робочого часу працівників, робота яких пов'язана безпосередньо з рухом поїздів та обслуговування поїздів та вантажів. Досить часто в структурних підрозділах залізниць з метою економії фонду заробітної плати (невиплати грошових коштів за відпрацьований понаднормовий час, який оплачується в подвійному розмірі годинної тарифної ставки) спостерігається практика грубого порушення Кодексу законів з праці шляхом умисного заниження фактично відпрацьованого робочого часу працівників до рівня місячної норми робочих годин [14]. Така ситуація загрожує системною кризою галузі, коли втрата фахівців може призвести до обвального падіння рівня якості робіт та безпеки руху на залізницях, обумовивши в кінцевому підсумку втрату накопиченого інтелектуального капіталу галузі та зниження рівня

конкурентоспроможності залізничного транспорту країни.

Зупинити цей процес може лише багатопланова політика збереження та розвитку інтелектуального капіталу залізниць, яка повинна реалізовуватись системно, взаємоузгоджено і водночас, хоча б в наступних основних напрямках:

- доведення розміру заробітної плати залізничників до рівня за якого кожен працівник буде зацікавлений в досягненні високих кінцевих результатах праці, а відповідно й у збільшенні доходів галузі;

- створення ефективної системи мотивації працівників до саморозвитку шляхом стимулювання творчої активності, організації системи обміну знаннями;

- удосконалення системи навчання, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів, професійного зростання працівників;

- впровадження ефективної системи ротации кадрів;

- покращення соціальних умов праці залізничників;

- формування сприятливого морально-психологічного клімату в колективі та впровадження основ організаційної культури;

- реалізація концепції «соціального партнерства», створення умов для налагодження прямого зв'язку між інтересами окремого працівника та інтересами галузі в цілому;

- реалізація системи наукового партнерства та концепції управління знаннями персоналу.

**Висновок.** Таким чином, інтелектуальний капітал залізничного транспорту, головним чином, зосереджений в знаннях, уміннях, практичних навичках та творчих здібностях працівників залізниць, а від його наявності та рівня розвитку залежить і рівень конкурентоспроможності галузі. Саме тому, в реаліях трансформаційного періоду для залізничного транспорту країни важливо забезпечити збереження та розвиток його інтелектуального капіталу на основі нагромадження освітньо-наукових, професійних знань кожного працівника, розвитку творчого потенціалу колективу.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Навіщо «Укрзалізниця» економить на працівниках [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/publications/2013/03/12/365282/>. – Назва з екрана.

2. Базилевич В.Д. Інтелектуальна власність: підручник / В.Д. Базилевич. – 2-ге вид., стер. – К.: Знання, 2008. – 431 с.

3. Брукинг Э. Інтелектуальний капітал:

ключ к успіху в новом тысячелетии / Э. Брукинг; пер. с англ. под ред. Л.Н. Ковачин. — СПб.: Питер, 2001. — 288 с.

4. Эдвинссон Л. Інтелектуальний капітал: определение истинной стоимости компании / Л. Эдвинссо, М. Мэлоун // Новая пост индустриальная волна на Западе: Антология / под ред. В.Л. Иноземцева. – М.: Academia, 1999. – 640 с.

5. Кендюхов О.В. Інтелектуальний капітал підприємства: методологія формування механізму управління: монографія / О.В. Кендюхов. – НАН України. Інститут економіки промисловості; ДонУЕП. – Донецьк: ДонУЕП, 2006. – 307 с.

6. Махомет Ю.В. Сутнісна характеристика і структура інтелектуального капіталу підприємства / Ю.В. Махомет // Економічний простір: Збірник наукових праць. – Дніпропетровськ: ПДАБА. – 2009. – №25. – С. 221-229.

7. Стрижак О.О. Формування інтелектуального капіталу підприємства: автореферат дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук. / О.О. Стрижак. Харківський державний економічний університет. – Харків, 2004. – 20 с.

8. Стюарт Т.А. Інтелектуальний капітал. Новый источник богатства организации / Т.А. Стюарт; пер. с англ. В. Ноздриной. – М.: Поколение. – 2007. – 368 с.

9. Шабо О.В. Проблеми формування, використання та оцінки інтелектуального капіталу підприємства [Електронний ресурс] / О.В. Шабо. – Режим доступу: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/en\\_em/2008\\_5\\_2/Zbimik\\_EM\\_08\\_2\\_326.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/en_em/2008_5_2/Zbimik_EM_08_2_326.pdf). – Назва з екрана.

10. Назаренко І.Л. Взаємозв'язок концепції VBM та інтелектуального капіталу залізничного транспорту / І.Л. Назаренко // Вісник Хмельницького національного університету. – Серія: Економічні науки. – Т. 2. – 2010. – №4. – С. 75–79.

11. Якименко Н.В. Управління розвитком підприємств залізничного транспорту на інтелектуальних засадах: монографія / Н.В. Якименко, Ю.А. Плугіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 245 с.

12. Ілляшенко А.М. Проблеми і перспективи ринково-орієнтованого управління інноваційним розвитком [Текст]: монографія / А.М. Ілляшенко. – Суми: ТОВ «Друкарський дім «Папірус», 2011. – 644 с.

13. На виконання соціальних положень Галузевої Угоди залізницями за 9 місяців направлено близько 3,5 млрд. грн. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/363154/](http://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/363154/). – Назва з екрана.

14. Український юридичний портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://jurportal.org/writ/7007972>. – Назва з екрана.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Якименко Н.В.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*