

Анотація. В статті автором виконано дослідження проблеми порядку встановлення тарифів, на залізничні перевезення; встановлення порядку возмещения убытков от предоставления льгот на железнодорожные перевозки.

Ключевые слова: тариф, перевозка, государственное регулирование.

Summary. In the article an author is execute research of problem of order of establishment of tariffs; establishing order reimbursement of losses is from the grant of privileges on railway transportations.

Keywords: transportation, tariff, government control.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Плєтнікова І.Л.*

УДК 330.142: 656.2

ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ СУТНОСТІ Й ВЕЛИЧИНИ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Плєтнікова І.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті досліджено сутність поняття „інтелектуальний капітал залізничного транспорту”, зроблена його декомпозиція за допомогою методу денотатного графа, розроблені підходи до його оцінювання як на рівня лінійних підприємств, так і на рівні залізниць та галузі в цілому.

Ключові слова: інтелектуальний капітал, залізничний транспорт, структура інтелектуального капіталу, декомпозиція, оцінка інтелектуального капіталу.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України в умовах національної та загальносвітової фінансово-економічної кризи знаходиться у складному становищі: скорочення обсягів перевезень, прогресуюче старіння основних фондів, нестача коштів на оновлення передовсім рухомого складу та інші фактори призводять до зниження його конкурентоспроможності та ефективності функціонування. В цій ситуації керівництву залізничного транспорту, на нашу думку, треба звернути особливу увагу на інтелектуальний капітал, який складається з людського та структурного [1]. Саме шляхом розвитку інтелектуального капіталу, тобто, покращенням практичних навичок, творчих і розумових здібностей персоналу, системи управління, технічного і програмного забезпечення, організаційних форм та структур, корпоративної

культури, зв'язків з крупними вантажовласниками може бути досягнуто підвищення якості рішень, що приймаються, на всіх рівнях управління і, відповідно, зростання конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Тому актуальним є дослідження сутності, структури і методик оцінки інтелектуального капіталу для застосування цієї категорії в практиці діяльності залізничної галузі України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Термін „інтелектуальний капітал” введений у науковий обіг у 1969 р. відомим американським дослідником Дж. К. Гелбрейтом. Водночас глибокі теоретико-методологічні дослідження цієї економічної категорії були започатковані наприкінці ХХ ст. у працях Л. Едвінссона, Т. Стюарта, М. Мелоуна, Д. Даффі, Т. Фортюна, П. Салівана, Л. Прусака, Д. Клейна, Е. Брукінга, Л. Хіроякі та ін. Однак новизна і складність цієї проблеми зумовили неоднозначність

та суперечливість наявних підходів до визначення сутності та структури інтелектуального капіталу.

Усвідомлення значення і ролі інтелектуального капіталу відбулося на Заході на початку 60-х рр. XX ст. та знайшло відображення у роботах Г. Беккера, Л. Едвінссона, М. Мелоуна, І. Рооса, Т. Стюарта, Т. Шульца та ін. [2,3 та ін.].

Українські вчені почали працювати над цим питанням дещо пізніше. Значний вклад у розробку методологічних засад і практичних рекомендацій внесли О.Ю. Амосов, О.В. Бервено, Д.П. Богиня, З.С. Варналій, Н.Л. Гавкалова, В.М. Гриньова, О.А. Грішнова, М.І. Долішний, М.С. Дороніна, О.В. Кендюхов, А.М. Колот, В.І. Куценко, І.В. Левіна, Н.Д. Лук'яченко, Н.С. Маркова, Л.І. Михайлова, В.В. Онікієнко, Д. Степанов, О.О. Стрижак, А.А. Чухно та інші вчені [4 – 13 та ін.], в працях яких визначені сутність, структура інтелектуального капіталу, підходи до його оцінювання.

Виділення недосліджених аспектів проблеми. Але незважаючи на наявність певної кількості публікацій, немає єдиної думки щодо термінології, структури інтелектуального капіталу і методики його оцінки для залізничного транспорту.

Тому **метою даної статті** є пошук підходів до визначення сутності й величини інтелектуального капіталу (ІК) залізничного транспорту.

Основний матеріал статті. У сучасній економічній літературі виділяють такі підходи до аналізу сутності інтелектуального капіталу:

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

- визначення інтелектуального капіталу 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 використовуються для отримання конкурентних переваг);

- визначення інтелектуального капіталу через усталене розуміння сутності категорії капіталу як певного вкладення (цінності, ресурсу), що уможливорює отримання доходу (як знання, здатні приносити прибуток; інтелектуальні ресурси підприємства, здатні створювати нову вартість, приносити дохід тощо) [14, с. 58].

Виділяють такі специфічні ознаки інтелектуального капіталу :

- він не є матеріальним у традиційному розумінні, хоча форми, яких набувають інтелектуальні активи, можуть бути матеріальними;

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

- зберігається та нагромаджується у специфічних, нетрадиційних формах;

- є основним компонентом визначення ринкової вартості сучасних підприємств [14, с. 61].

Отже, інтелектуальний капітал – це накопичена у процесі інтелектуальної діяльності сукупність знань, досвіду, навичок, творчості, здібностей, взаємовідносин, що мають економічну цінність і використовуються у процесі виробництва та обміну з метою отримання доходу [14, с. 62].

При цьому дослідники розрізняють:

- сукупний інтелектуальний капітал (інтелектуальний капітал суспільства) - сукупність знань, досвіду, зв'язків, інформації, що накопичені і використовуються на рівні суспільства в цілому);

- інтелектуальний капітал фірми – сукупність активів окремої фірми, заснованих на інтелектуальних здібностях їх співробітників, що реалізуються в процесі інноваційної діяльності);

- інтелектуальний капітал індивіда – сукупність знань, досвіду, професійних навичок та інтелектуальних здібностей особистості.

Сформулюємо визначення інтелектуального капіталу залізничного транспорту на основі визначення, наведеного у [15, с. 93] та за допомогою методу денотатного графа представимо декомпозицію цього поняття на рис. 1.

У декількох дослідників (Л. Едвінссон, Е. Брукінг, К. Прахалад та ін.) поняття „інтелектуальний капітал”, „нематеріальні активи”, „інтелектуальна власність” використовуються як синоніми. Український учений А.В. Кендюхов вважає, що інтелектуальний капітал – тільки частина нематеріальних активів [6, с. 161]. Але, на нашу думку, треба погодитися з російськими ученими, що ці поняття взаємопов'язані, але не рівнозначні (див. рис. 2) [15, с. 112].

ІК часто називають „невидимим активом”. В цьому визначенні віддзеркалюється його нематеріальна природа. Дійсно, знання або творчі здібності людей не можна потрогати, імідж компанії не можна пощупати, а моральні цінності не можна побачити. Матеріальних вимірників творчого потенціалу компанії, величини її інтелектуального ресурса по аналогії з іншими ресурсами, необхідними для виробництва будь-якого продукту, не існує. Складно знайти способи вимірювання колективних знань співробітників компанії, засвоєної ними інформації.

Щоб управляти інтелектуальним капіталом, а саме – процесом його нарощування та ефективного використання, треба мати відповідний критерій, тобто, оцінити його величину. Оцінка ІК підприємства (зокрема залізниці) – складний процес, пов'язаний з переосмисленням застосування традиційних економічних оцінок, які використовують здебільшого фінансові показники і базуються на принципах традиційного бухгалтерського обліку.

Інтелектуальний капітал залізничного транспорту

це

сукупність знань, інформації, досвіду, кваліфікації і мотивації персоналу, організаційних можливостей, каналів і технологій комунікації, спроможна створювати добавлену вартість і забезпечуюча конкурентні переваги залізничного транспорту на ринку транспортних послуг

складається з

оцінюється

людського капіталу	організаційного капіталу	споживчого (клієнтського) капіталу
--------------------	--------------------------	------------------------------------

власності

за допомогою методик

включають

включають

знання, практичні навички, творчі і розумові здібності людей, їх моральні цінності, особисті та лідерські якості, культура праці, які використовуються для отримання доходу	процедури, технології, системи управління, технічне і програмне забезпечення, організаційні форми та структури, патенти, культура організації	зв'язки та стійкі відносини з замовниками і споживачами, що сприяють успішній реалізації транспортних послуг
---	---	--

- нематеріальна природа

- організація володіє ІК лише частково

- націлений на майбутнє, на відміну від фізичного капіталу, який є результатом певних дій у минулому

- є неаддитивним, тобто, формується не додаванням окремих його частин, а на основі їх взаємодії, за рахунок синергетичного ефекту

методики вартісної оцінки

методики невартісної оцінки

Методика Дж. Тобіна (див. [6, 7])

Збалансована система показників - BSC (див. [15])

Методика Т. Стюарта (див. [6])

Методика визначення рівня інтелектуального капіталу Н.С. Маркової (див. [10])

та інші

та інші

Структурний капітал, який може бути власністю залізничного транспорту, на відміну від людського капіталу

Рисунок 1 - Декомпозиція поняття „інтелектуальний капітал залізничного транспорту”

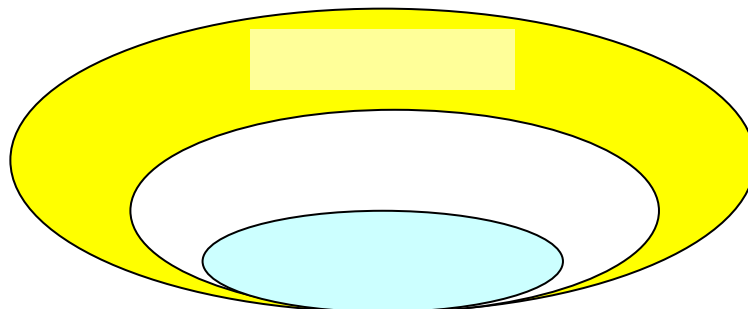


Рисунок 2 - Співвідношення понять „інтелектуальний капітал”, „інтелектуальна власність” та „нематеріальні активи”

Можна виділити дві групи методик оцінки - методики вартісної оцінки та методики невартісної оцінки.

Американський економіст, лауреат

Нобелівської премії Дж. Тобін запропонував оригінальну формулу ІК: як різницю між ринковою вартістю компанії та її балансовою вартістю [14, с. 61]:

$$\boxed{\text{Інтелектуальний капітал}} = \boxed{\text{Ринкова вартість компанії}} - \boxed{\text{Балансова вартість компанії}}$$

Дуже відомом є також коефіцієнт Тобіна – відношення ринкової вартості компанії до її балансової вартості (а саме – вартості заміщення її реальних активів – будинків, споруд, тощо). Ринкова ціна компанії може бути визначена на основі даних про капіталізацію компанії за оцінками фондового ринку, а найбільш достовірно вона визначається в процесі реальної купівлі-продажу компанії.

Якщо ціна компанії суттєво перебільшує ціну її матеріальних активів - належним чином оцінені ті елементи вартості компанії, які не мають матеріальної природи (талант персоналу, ефективність управляючих систем менеджмента та ін.). Покупець купує переважно не фізичний, а інтелектуальний капітал.

Як відмітили Л. Едвінссон та М. Мелоун, вартість компанії „Intel” або „Microsoft” задається не ціною цегли і цементного розчину і навіть не цінністю її товаро-матеріальних запасів, а категоріями іншого нематеріального активу, який носить назву інтелектуального капіталу [14, с. 55].

Можна зауважити, що для різних галузей значущість інтелектуального капіталу компанії є різною – дуже великою для наукомістких компаній, особливо тих, які діють в сфері розроблення програмного забезпечення, інтернет-технологій (для них коефіцієнт Тобіна може досягати декількох сотен) і відносно невисокою для компаній сфери матеріального виробництва, до яких належить і залізничний транспорт. Наприклад, цей коефіцієнт у 2007 р. для російських компаній складав: „Нова ТЕК” (нафтова і нафтогазова промисловість) – 5,98; „Норільський нікель” (кольорова металургія) – 3,49; „ВимпелКом” (телекомунікації і зв'язок) – 3,33; „СЕС Росії” (електроенергетика) – 1,23; „Татнафта” (нафтова і нафтогазова промисловість) – 0,91; „Северсталь” (кольорова металургія) – 0,65 [15, с. 130, 132].

Як бачимо, у декількох компаній коефіцієнт Тобіна є досить високим, що свідчить про їх високий рівень конкурентоспроможності, використання сучасних методів і технологій менеджмента, утворення власного коштовного бренда; вони мають достатньо високий інтелектуальний капітал. А останні мають резерви росту коефіцієнта Тобіна через більш ефективне використання ними інформаційних технологій,

розвиток корпоративного менеджмента; значення коефіцієнта Тобіна, менші одиниці, можуть також свідчити про те, що компанія недооцінена.

Існують також інші подібні методики оцінки ІК, описані в [6].

Стосовно методик невартісної оцінки: російські учені [15] вказують на можливість застосування збалансованої системи показників BSC для оцінки ІК; українська дослідниця Н.С. Маркова пропонує розраховувати коефіцієнт ІК (рівень ІК) як середньозважену величину з 8-ми локальних показників [10]. На нашу думку, визначення рівня або інтегрального коефіцієнта ІК або BSC дає можливість проаналізувати складові формування ІК підприємства, а не величину його в цілому.

На наш погляд, більш значущою для нарощування і управління ІК є його вартісна оцінка, а не вартісні оцінки можна використовувати для характеристики окремих аспектів ІК, його складових. Тому вважаємо, що на рівні залізничної галузі в цілому, на рівні окремих залізниць доцільно визначати величину ІК у вартісному вираженні. Але для лінійних підприємств залізничного транспорту, які не є юридичними особами і функціонують за кошторисом витрат, вартісна оцінка є непринятною, тому що неможливо визначити їх ринкову вартість. Отже, для управління процесом формування і нарощування ІК лінійних підприємств доцільно використовувати саме не вартісну оцінку.

Дослідимо більш детально можливість визначення величини ІК залізничного транспорту за допомогою методики Дж. Тобіна.

По-перше, визначення вартості заміщення реальних активів цілком можливо. Треба лише зауважити, що у методиці Тобіна під реальними активами розуміються лише основні фонди, а, як слушно відмічає український учений О.В. Кендюхов [7, с.14], у цьому випадку до величини ІК входять також вартість оборотних засобів і нематеріальних активів, які, на його думку, не відносяться до ІК (вважаємо, що вартість НМА входить до вартості ІК, див. рис. 2). Отже, доцільно скоригувати методику Тобіна таким чином: вираховувати з ринкової вартості компанії не тільки вартість заміщення основних фондів, а і вартість оборотних засобів.

По-друге, визначення ринкової вартості

залізничного транспорту є вельми складним завданням. Відповідно до МСО – Міжнародних стандартів оцінки 2003 р. (які прийняті в 39 країнах світу) ринкова вартість – це розрахункова величина рівна грошовій сумі, за яку передбачається перехід майна з рук в руки на дату оцінки в результаті комерційного договору між добровільними покупцем і добровільним продавцем після адекватного маркетингу; при цьому вважається, що кожна із сторін діяла компетентно, розсудливо і без примушення. Для визначення ринкової вартості враховується найбільш ефективне використання об'єкта оцінки. У тому випадку, коли не виконується хоч би одна з умов, то базою оцінки називається не ринкова.

Отже, визначення ринкової вартості залізничного транспорту є вельми проблематичним. Згідно з українськими стандартами оцінки, розробленими на основі європейських МСО, виділяють три підходи до оцінювання нерухомості й бізнесу: доходний, витратний і порівняльний.

Порівняльний підхід може бути застосований для оцінювання будь-якого об'єкту лише при наявності ринку купівлі-продажу аналогічних об'єктів (використовується інформація про ціни купівлі-продажу аналогів), тому для оцінки залізничного транспорту не може бути використаний. Витратний підхід дає можливість визначити вартість заміщення або вартість відтворення об'єкта, але це не ринкова вартість. Доходний підхід (правильніше – прибутковий) прогнозує майбутніх грошових потоків від діяльності об'єкта за певний науково обґрунтований період часу та їх дисконтуванні. Вважаємо, що саме вартість за доходним підходом може слугувати сурогатом ринкової вартості залізничного транспорту, принаймні до тих пір, коли на фондовій біржі будуть котируватися його акції.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Таким чином, під інтелектуальним капіталом залізничного транспорту розуміється сукупність знань, інформації, досвіду, кваліфікації і мотивації персоналу, організаційних можливостей, каналів і технологій комунікації, спроможна створювати добавлену вартість і забезпечуюча конкурентні переваги залізничного транспорту на ринку транспортних послуг. Він складається з людського та структурного, який, у свою чергу, містить організаційний та споживчий. Для оцінки величини ІК залізничного транспорту доцільно використовувати скориговану методику Дж. Тобіна, що вимагає проведення подальших досліджень у напрямку визначення ринкової вартості залізничного транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Плетникова І.Л. Визначення сутності та величини інтелектуального капіталу залізниці Тези доповіді / І.Л. Плетникова, І.С. Бандурко // Вісник економіки транспорту і промисловості – Вип. 27. Спеціальний випуск по матеріалах 5-ї міжнародної науково-практичної конференції „Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України” (1 - 6 червня 2009 р., смт. Коктебель). – 99 с. - С. 64 – 65.
2. Эдвинссон Л. Интеллектуальный капитал: определение истинной стоимости компании / Л. Эдвинссон, М. Мэлоун // Новая постиндустриальная волна на Западе: Антология / Под ред. В.Л. Иноземцева. - М.: Academia, 1999. – С. 434.
3. Роос И. Интеллектуальный капитал. Вы можете управлять тем, что можете измерить / И. Роос // Маркетинг. – 1998. - №4. – С. 75 – 78.
4. Бервено О.В. Интеллектуальный капитал: економічний зміст і особливості формування в транзитивному суспільстві: автореферат дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. / О.В. Бервено. Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна. Харків. – 2002. – 16 с.
5. Левіна І.В. Интеллектуальный капитал: концептуальні основи відтворення: автореферат дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. / І.В. Левіна. Донецький національний університет. Донецьк, 2007. – 16 с.
6. Кендюхов А.В. Теория и практика оценки интеллектуального капитала: зарубежный опыт / А.В. Кендюхов // Менеджер. – 2002. - №6(22). – С. 160 – 165.
7. Кендюхов О.В. Організаційно-економічний механізм управління інтелектуальним капіталом підприємства: автореферат дис. на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук. / О.В. Кендюхов. Національна академія наук України. Інститут економіки промисловості. Донецьк. - 2007. – 31 с.
8. Кендюхов О.В. Гносеологія інтелектуального капіталу / О.В. Кендюхов // Економіка України. – 2003. - №4. – С. 28 – 33.
9. Кендюхов О.В. Интеллектуальный капитал предприятия: методология формирования механизма управления [монография] / О.В. Кендюхов; Национальная академия наук Украины. Институт экономики промисловості. – Донецьк: ІЕП НАНУ України, 2006. – 307 с.
10. Маркова Н.С. Теоретико-методичні основи формування й розвитку інтелектуального капіталу: автореферат дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. / Н.С. Маркова. Харківський національний економічний університет. Харків. – 2005. – 18 с.
11. Степанов Д. Интеллектуальный капитал в

контексте VBM // Менеджмент и менеджер. – 2004. – №2. – С. 21 - 24.

12. Стрижак О.О. Формування інтелектуального капіталу підприємства: автореферат дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. / О.О. Стрижак. Харківський державний економічний університет. Харків, 2004. – 20 с.

13. Чухно А. Інтелектуальний капітал:

сутність, форми і закономірності розвитку // Економіка України. —2002. — № 11. — С. 48 - 55.

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

15. Гапоненко А.Л. Управление знаниями. Как превратить знания в капитал / А.Л. Гапоненко, Т.М. Орлова. – М.: Эксмо, 2008. – 400 с. – (Полный курс MBA).

Аннотация. В статье исследовано сущность понятия „интеллектуальный капитал железнодорожного транспорта”, выполнена его декомпозиция с помощью метода денотатного графа, разработаны подходы к его оцениванию как на уровне линейных предприятий, так и на уровне железных дорог и отрасли в целом.

Ключевые слова: интеллектуальный капитал, железнодорожный транспорт, структура интеллектуального капитала, декомпозиция, оценка интеллектуального капитала.

Summary. In the article the essence of concept „intellectual capital of railway transport” is explored, its decomposition with the help of a special method is executed, the approaches to it evaluation both at a level of the linear enterprises, and at the level of railways and industry as a whole are developed.

Keywords: intellectual capital, railway transport, structure of intellectual capital, decomposition, evolution of size of intellectual capital.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 336.226.322.001.73(477)

НЕОБХІДНІСТЬ РЕФОРМУВАННЯ ПДВ В УКРАЇНІ

Покоłodна О.В., к.н.д.у., старший викладач

Макаренко Т.В., студентка (УкрДАЗТ)

У статті розглядається можливість та доцільність запровадження в Україні альтернатив ПДВ. Значне місце приділено удосконаленню механізму функціонування ПДВ.

Ключові слова: податки, реформи, бюджет.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Сучасна податкова система України об'єктивно потребує наявності в її складі надійного та стабільного джерела доходної частини бюджету. На сьогодні одним із таких джерел є податок на додану вартість(ПДВ). Проте ПДВ має багато вад і недоліків, про що неодноразово зазначалося на сторінках газет та журналів. Тому цілком

природно постає питання про можливість заміни ПДВ на інший податок, який би гармонійно «вписувався» в економічну систему України і доповнював би існуючі податки, водночас, гарантуючи високі надходження до бюджету країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела. Публікації, присвячені можливості