

УДК 330.142: 656.2

МЕТОДИКА ОЦІНКИ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ ЛІНІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент;
Мороз Т.О., студентка магістратури (УкрДАЗТ)*

В статті досліджено і систематизовано існуючі методики оцінки інтелектуального капіталу підприємства і розроблено методику оцінки рівня інтелектуального капіталу лінійних підприємств залізничного транспорту з урахуванням специфіки їх діяльності

Ключові слова: інтелектуальний капітал, лінійні підприємства, методика оцінки інтелектуального капіталу, інтегральний показник.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт — одна з найбільш важливих галузей народного господарства України. Він відіграє важливу роль для забезпечення потреб виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень. Але на сучасному етапі він знаходиться у складному становищі: скорочення обсягів перевезення (як вантажних так і пасажирських), знос основних фондів, зокрема рухомого складу, колії та нестача фінансування для їх оновлення, що призводить до зниження ефективності функціонування як галузі в цілому, так і окремо взятого підрозділу. Це обумовлює необхідність впровадження в практику вітчизняних підприємств досвіду більш розвинених країн, які для більш ефективного виробничого процесу почали використовувати знання, вміння та навички, організаційні здібності персоналу, тобто використання інтелектуального капіталу. Саме його розвиток та участь у виробничих процесах визначають конкурентоспроможність як галузі, так і окремого лінійного підприємства залізничного транспорту.

Упродовж 2010 року залізниці України перевезли 432,9 млн. тонн вантажів - на 10,6% більше, ніж за 2009 рік. Зросли обсяги імпорتنих на 28,5%, експортних - на 8,7%, внутрішніх - на 11,2%, транзитних перевезень - на 2,7%. Хоча й спостерігається збільшення обсягу вантажоперевезень, бажаного рівня прибутку, завдяки якому стало б можливе оновлення основних фондів, залізничний транспорт не отримує. Джерелом отримання додаткового прибутку може стати більш ефективне використання інтелектуального капіталу (ІК).

Тому актуальним є дослідження сутності, структури і методик оцінки інтелектуального капіталу для використання цієї категорії в діяльності підприємств України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Термін „інтелектуальний капітал” (ІК) введений у науковий обіг у 1969 р. американським економістом Дж. К. Гелбрейтом. Дослідженню сутності, структури,

формування, оцінювання інтелектуального капіталу як на рівні підприємства, так і на рівні держави в цілому присвячено багато праць як закордонних (Е. Брукінг, Д. Даффі, Л. Едвінсон, М. Мелоун, Т. Стюарт та ін., російські – Лукічева Л.І. та ін.), так і вітчизняних дослідників. Так, вагомих внесок в теорію ІК зроблений О.Ю. Амосовим, О.В. Бервено, Д.П. Богинею, Н.Л. Гавкаловою, В.М. Гриньовою, О.А. Грішнєвою, М.І. Долішнім, О.В. Кендюховим, С. Ілляшенко, Гапоненко А.Л., Гусаковської Т.О. Маркової Н.С. та іншими дослідниками. В їх працях [1 - 7] визначені сутність, структура, особливості формування, підходи і методики оцінювання інтелектуального капіталу підприємств.

Але дослідженню інтелектуального капіталу залізничного транспорту присвячена вельми невелика кількість джерел [8, 9].

Виділення недосліджених аспектів проблеми.

Але в наявних публікаціях не приділено уваги інтелектуальному капіталу лінійних підприємств залізничного транспорту.

Тому **метою даної статті** є дослідження існуючих методик оцінки інтелектуального капіталу підприємства і розроблення методики оцінки ІК лінійних підприємств залізничного транспорту з урахуванням специфіки їх діяльності.

Основний матеріал статті. Згідно з [9], 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. ІК залізничного транспорту в цілому – це не проста сума ІК його лінійних підприємств. Адже залізничний транспорт є складною великою системою, тому ІК залізничного транспорту – також система (по відношенню до ІК лінійних підприємств – система вищого рівня). Має місце синергетичний ефект від взаємодії всіх підсистем і від організації управління ними.

Можна сказати, що ІК лінійного підприємства залізничного транспорту – це

підсистема ІК залізничного транспорту, яка також складається з елементів:

- людського капіталу (знання, практичні навички, творчі і мислительні здатності людей, їх моральні цінності, особисті та лідерські якості, культура праці, які використовуються для отримання доходу);

- організаційного капіталу (процедури, технології, системи управління, технічне і програмне забезпечення, організаційні форми та структури, патенти, культура організації);

- споживчого (клієнтського) капіталу (зв'язки та стійкі відносини з замовниками і споживачами, що сприяють успішній реалізації послуг лінійного підприємства).

В теперішній час існує багато методик оцінки інтелектуального капіталу.

Bontis було запропоновано розділити методи оцінки інтелектуального капіталу на групи [10]:

- безпосередні методи (direct intellectual capital methods), засновані на безпосередній грошовій оцінці різних складових інтелектуального капіталу;

- методи ринкової капіталізації (market capitalization methods) - оцінюють різницю між ринковою вартістю і балансовою вартістю активів;

- методи рентабельності активів (return on assets methods) - різниця між середньогалузевої рентабельністю активів і рентабельністю підприємства є додаткова ефективність, яку генерує інтелектуальний капітал;

- індикаторні методи (scorecard methods), що оцінюють різні індекси та індикатори, які, як передбачається, впливають на величину інтелектуального капіталу. Оцінка в грошовій формі не здійснюється.

Як відзначили російські вчені Л.І. Лукичева і М. Р. Саліхов [11], класифікація Bontis досить зрозуміла і дозволяє аналізувати практично всі розроблені моделі оцінки інтелектуального капіталу. З цих причин його типологія отримала широку поширеність і використовується повсюдно для аналізу та порівняння різних методологічних підходів.

Відмітимо, що перші три групи методик відповідають відомим в теорії оцінювання витратному, доходному і порівняльному підходам. Остання група – єдина, яка передбачає невартісну оцінку.

Враховуючи специфіку діяльності лінійних підприємств (як відомо, полягає в тому, що вони не є юридичними особами і функціонують за кошторисом витрат без утворення фінансового результату від перевезень, і можуть отримувати прибуток лише від підсобно-допоміжної діяльності), використання методик доходного і порівняльного підходу для оцінки їх ІК є

неможливим, і тільки витратний підхід та індикаторна оцінка можуть бути використані.

Серед методик витратного підходу для оцінки ІК лінійних підприємств найбільш прийнятною, на наш погляд, є найпростіша – це методика української дослідниці Грицуленко С.І [12]:

$$\Phi_{\text{ІКп}} = \Phi_{\text{ЛК}} + \Phi_{\text{ІА}}, \quad (1)$$

де $\Phi_{\text{ЛК}}$ – вартість людського капіталу як середньорічний фонд оплати праці, тис. грн;

$\Phi_{\text{ІА}}$ – середньорічна вартість інтелектуальних активів, тис. грн.

Для лінійного підприємства, яке не має патентів, ліцензій, ноу-хау, на нашу думку, вартість інтелектуальних активів можна визначити як середньорічну вартість нематеріальних активів, відображених у його балансі. Крім того, доцільним вважаємо додати до першої складової ще витрати на підготовку і підвищення кваліфікації кадрів, а також витрати на охорону праці як ті, що спрямовані на розвиток людського капіталу і підтримання здоров'я працівників.

Таким чином, підсумувавши ці дві складові, отримаємо вартісну оцінку величини ІК лінійного підприємства залізничного транспорту.

Але за цією оцінкою неможливо зробити висновок про ступінь відповідності ІК розвитку підприємства, про те, достатньою вона є чи ні, про ефективність використання ІК. Отже, для управління процесом формування і нарощування ІК лінійних підприємств доцільно використовувати саме невартісну оцінку [9].

Тому доцільним є розроблення методики оцінки ІК лінійних підприємств залізничного транспорту на основі індикаторної оцінки. Сутність її полягає в тому, що спочатку формується система критеріїв (показників) оцінки різних складових ІК, а потім вони агрегуються в єдиний комплексний, або інтегральний критерій.

Методологічні принципи вибору показників для формування системи критеріїв оцінки ІК наведені нижче [13].

1. Принцип відносності показників: показники повинні бути відносними для того, щоб визначити критичні значення, тому що для абсолютних показників (таких, як, наприклад, прибуток), визначити ці значення дуже важко.

2. Принцип повноти (комплексності): набір показників повинен достатньо повно характеризувати всі складові ІК підприємства.

3. Принцип мінімальності: набір повинен містити якнайменшу кількість показників.

4. Принцип не надлишковості: показники не повинні враховувати одні й ті ж характеристики ІК, не повинні функціонально залежати один від одного.

5. Принцип інформаційної простоти: показники повинні базуватися на існуючому обліку та звітності підприємства.

6. Принцип вимірюваності: кожен показник повинен допускати можливість оцінки інтенсивності характеристики, що оцінюється.

7. Принцип ізоморфізму: у кінцевому вигляді показники необхідно приводити до ізоморфного вигляду, тобто до однакової спрямованості та одиниць виміру.

Причому перші шість принципів повинні використовуватися на етапі вибору показників, а сьомий принцип при приведенні обраних показників до ізоморфного вигляду (ця процедура ще називається нормалізацією показників).

Перераховані вище принципи є суперечливими і не можуть бути задоволені одночасно. Принцип мінімальності орієнтує на агрегування (об'єднання) критеріїв, яке часто призводить до протиріччя з принципами повноти та вимірюваності, оскільки об'єднані критерії у загальному випадку мають менш понятний і однозначний зміст і складніше вимірюються. З іншого боку, вимога повноти орієнтує на

збільшення кількості показників. Тому при формуванні набору критеріїв в реальних задачах доводиться йти на компроміси, основою для яких є цілі, задачі аналізу і особливості конкретної системи [13].

Для того, щоб сформувати систему показників оцінки ІК, проаналізуємо спочатку існуючі методики індикаторної оцінки і визначимо ступінь можливості їх застосування для лінійних підприємств.

Для визначення рівня ІК Маркова Н.С. [4] запропонувала оригінальну методику індикаторної оцінки. Було виділено чотири фактори: система матеріального стимулювання, сприятливість організаційної культури, кваліфікаційно-професійна структура персонального капіталу, система інформаційної підтримки діяльності підприємства. На основі вищенаведених факторів були визначені показники, що визначають рівень інтегрального коефіцієнта ІК підприємства. Показники та можливості їх використання на лінійних підприємствах залізничного транспорту наведені у табл 1.

Таблиця 1

Система показників, що визначає рівень інтегрального коефіцієнта ІК

Складові ІК	Показники	Можливість оцінки на лінійному підприємстві
Людський капітал	Частка працівників, що пройшли професійне навчання	Можливо
Організаційний капітал	Частка витрат на оплату праці в операційних витратах підприємства	Можливо
	Частка преміальних виплат в операційних витратах підприємства	Можливо
	Частка нематеріальних активів у сумі активів підприємства	Можливо
	Рівень виробничої культури підприємства	Можливо
	Ступінь довіри працівників до вищого керівництва	Неможливо
	Якість програмного забезпечення	Можливо
Споживчий капітал	Наявність уніфікованої бази даних постачальників і споживачів	Неможливо

Інтегральний коефіцієнт (ІК) розраховується за формулою:

$$IK_{it} = \sum_{i=1}^n (NP_{it} \times B_i), \quad (2)$$

Де np_{it} – нормоване значення і-го показника для і-го підприємства за t-ий період;

B_i – вага і-го показника;

L – кількість підприємств ($L = 1 \dots 15$);

I – кількість показників ($i = 1 \dots 8$).

Інтегральний коефіцієнт інтелектуального капіталу підприємства інтерпретується таким

чином: чим ефективніша діяльність підприємства, тим значення коефіцієнта ближче до одиниці.

Застосування запропонованого інтегрального коефіцієнта оцінки рівня інтелектуального капіталу підприємства дає можливість визначення значення та аналізу складових формування інтелектуального капіталу промислових підприємств, але не враховує специфіку лінійних підприємств залізничного транспорту.

Українським ученим О.В. Кендюховим [2] запропоновано методику оцінки в основі якої закладено розрахунок і аналіз показників, які характеризують якісні та кількісні результати

використання та відтворення персоніфікованого інтелектуального капіталу (див. Табл 2).

О.В. Кендюхов поєднує ці показники у два блоки:

- показники, що характеризують творчу

- активність персоналу;
- показники, що характеризують економічну ефективність управління Персоніфікованим ІК.

Таблиця 2

Показники оцінки ефективного використання і управління персоніфікованим ІК [2]

Складові ІК	Показники	Можливість оцінки на лінійному підприємстві
Людський капітал	рівень творчої активності персоналу	Можливо
	Рівень нормальної результативності творчої активності персоналу	Можливо
Організаційний капітал	Рівень реальної результативної творчої активності персоналу	Можливо
	Інтелектовіддача персоналу	Неможливо
	Рентабельність персоніфікованого ІК	Неможливо

Як бачимо, спираючись на вищенаведену структуру ІК, в даній методиці відсутня оцінка важливої складової – споживчого капіталу, тому на її основі рівень наявного ІК не може бути оцінений в повному обсязі. Крім того останні два показники неможливо використати на лінійному підприємстві

залізничного транспорту через відсутність відповідного обліку і прибутку від основної діяльності.

Іншу методику пропонує С. Ілляшенко [5] використовуючи наступні показники (таб 3)

Таблиця 3

Показники оцінки ІК за елементами складових [5]

Складові ІК	Показники	Можливість оцінки на лінійному підприємстві
Людський капітал	Рівень освіти, кваліфікації, виробничого стажу	Можливо
	Досвід роботи в зарубіжній фірмі	Можливо
	Досвід виготовлення продукції на експорт	Можливо
	Частка працівників, що пройшли курси підвищення кваліфікації	Можливо
	Рівень раціоналізаторської та творчої активності	Можливо
	Частка браку в роботі	Можливо
	Вікова структура	Можливо
	Претензії і позови з боку споживачів	Неможливо
Організаційний капітал	Рівень оснащення сучасними засобами комунікацій та зв'язку	Можливо
	Кількість патентів, ноу – хау, товарних знаків	Можливо
	Рівень екологічної безпеки	Неможливо
	Рівень інформаційного, програмного, технічного забезпечення	Можливо
	Рівень використання систем і технологій	Неможливо
	Рівень корпоративної культури	Можливо
Інтерфейсний (споживчий) капітал	Ступінь зацікавленості контрагентів у співробітництві	Неможливо
	Тривалість контактів	Неможливо
	Умови співробітництва	Неможливо
	Вартість торгівельної марки (бренду)	Неможливо

Зазначимо, що для деяких з показників характеризуючих рівень ІК, автор не наводить формул або методичних підходів до їх оцінки. До них відносяться моральні цінності та культура праці, організація робочого місця, рівень екологічної безпеки, рівень використання

інформаційних систем і технологій, імідж підприємства та інші.

Неможливо залишити поза увагою роботу Гапоненко А.Л. [6], яка для оцінки людського капіталу, котрий є невід'ємною складовою ІК,

пропонує використовувати показники наведені в табл 4.

Таблиця 4

Показники оцінки людського капіталу [6]

Складові ІК	Показники	Можливість оцінки на лінійному підприємстві
Людський капітал	освіта персоналу	Можливо
	досвід персоналу, кількість років у рамках однієї професії	Можливо
	ступінь задоволеності персоналу	Неможливо без додаткових досліджень
	склад людських ресурсів організації і управління ними	Можливо
	плинність персоналу	Можливо
	витрати на навчання в розрахунку на одного зайнятого	Можливо
	кількість робочих днів у році, витрачених на підвищення кваліфікації працівників	Можливо
	продажу в розрахунку на кожного зайнятого, в тому числі в адміністрації	Неможливо
	додана вартість у розрахунку на одного зайнятого, в тому числі в адміністрації	Неможливо

Запропоновані показники дають змогу оцінити людський капітал, без якого організаційний та структурний капітал втрачають свою цінність.

Інтелектуальна власність є одним з різновидів ІК, тому для більш глибокого та всебічного аналізу показників його оцінки розглянемо методичку визначення системи управління створенням інтелектуальних продуктів, розроблену Гусаковською Т.О. [7]. Система показників для оцінки управління інтелектуальною власністю підприємства включає показники загальної оцінки системи (коефіцієнт зростання

вартості бізнесу, частка інтелектуальної власності та нематеріальних активів у капіталі підприємства, частка прибутку підприємства, що припадає на інтелектуальну власність та нематеріальні активи, коефіцієнт зростання прибутку від інтелектуальної власності та рентабельність витрат на створення, забезпечення охорони і захисту та використання інтелектуальної власності), а також показники функціонування окремих складових системи управління інтелектуальною власністю підприємства, на основі яких розраховується інтегральний показник для оцінки системи в цілому.

Таблиця 5

Показники оцінки системи управління створенням інтелектуальних продуктів [7]

Складові ІК	Показники	Можливість оцінки на лінійному підприємстві
Людський капітал	Індекс освітнього рівня працівників	Можливо
	Індекс розвитку працівників	Можливо
Організаційний капітал	Індекс наукоємності	Неможливо
	Індекс інноваційного потенціалу підприємства	Неможливо
	Індекс стабільності кадрів	Можливо
	Індекс матеріального заохочення працівників	Можливо
	Індекс статусного заохочення	Можливо

Інтегральний показник розраховується за формулою:

$$I_{int} = \sum_j I_j \gamma_j \quad (3)$$

де γ_j – питома вага показника.

Використовуючи сукупність наведених методик та базуючись на сформованих вище

методологічних принципах були обрані показники, завдяки яким є можлива комплексна оцінка поточного стану ІК лінійного підприємства залізничного транспорту. Отриманий результат наведений у табл 6.

Таблиця 6

Система показників оцінювання рівня ІК лінійного підприємств залізничного транспорту

Рівень інтелектуального капіталу		
Людський капітал	організаційний капітал	споживчий
- рівень творчої активності персоналу ($P_{тап}$) $P_{тап} = \frac{Ч_{спр}}{Ч}$ $Ч_{спр}$ – кількість співробітників, кожний з яких зробив хочаб одну раціональну пропозицію чи винахід, одержав патент протягом року, чол.	Рівень реальної результативної творчої активності персоналу ($P_{ррта}$): $P_{ррта} = \frac{N^{е}_{пр}}{Ч}$ $N^{е}_{пр}$ – кількість раціональних пропозицій, патентів, винаходів співробітників за підсумками року, чол.	Частка робіт виконаних на сторону: $\gamma_p = \frac{Q_{стор}}{Q}$
- Рівень нормальної результативності творчої активності персоналу ($P_{прта}$): $P_{прта} = \frac{N_{пр}}{Ч}$	Індекс матеріального заохочення працівників: $I_{впр} = \frac{B_{мз}}{ФОП}$	Частка доходу від ПДД в загальній сумі доходу: $\gamma_d = \frac{D_{пдд}}{D}$
Індекс освітнього рівня працівників: $I_{ор} = \frac{Ч_{во}}{Ч}$	Індекс статусного заохочення: $I_{сз} = \frac{Ч_{півз}}{Ч}$ $Ч_{півз}$ – кількість працівників, що отримали підвищення, чол.	
Індекс розвитку працівників: $I_{рпр} = \frac{Ч_{підз}}{Ч}$ $Ч_{підз}$ – кількість працівників, що пройшли перепідготовку, чол.	Індекс стабільності кадрів: $I_c = 1 - \frac{Ч_{зв}}{Ч}$ $Ч_{зв}$ – кількість звільнених працівників, чол.	
Доля молодих спеціалістів в загальній чисельності працівників(до 30 років): $\gamma_{м.сп.} = \frac{Ч_{м.сп.}}{Ч}$	Частка нематеріальних активів у сумі активів підприємства: $\gamma = \frac{НМА}{\text{підсумок балансу}}$	
	Частка витрат на оплату праці в операційних витратах підприємства: $\gamma = \frac{ФОП}{ОВ}$	
	Ефективність раціоналізаторської діяльності: $E = \frac{\text{економія від рацпропозицій}}{\text{Знареаліз}}$	
	Забезпечення необхідним програмним забезпеченням робочого місця: $\gamma_{пз} = \frac{ПЗ_{наяв}}{ПЗ_{необх}}$	

Всі показники є стимуляторами і приймають значення від 0 до 1 (0 – найгірше, 1 – найкраще), тобто, процедури нормалізації не потрібно. За винятком ефективності раціоналізаторської діяльності значення якої повинно бути більшим 1. Методика нормування наведена у [13].

Цікаві роботи Макарова В.Л., Козирева О.М., Леонтьєва Б.Б. [14-15], з яких можна оцінити вартість інтелектуальний капітал за формулою

$$IC = HC + SC + CC, \quad (4)$$

де HC- людський капітал,
 SC – структурний капітал;
 CC – клієнтський капітал.

Але вчені відмічають (зокрема Булига Р.П. у [16], якщо втрачений людський капітал, то автоматично втрачає цінність структурний капітал (організаційний та клієнтський). Якими б прекрасними розробками не володіла кампанія,

реалізувати їх буде нікому. І навпаки, якщо втрачений структурний капітал, то персонал і менеджмент будь-якої кваліфікації не зможе вести успішний бізнес. Майже те саме – у відношенні організаційного і клієнтського капіталу. Якщо нульову оцінку отримає будь-який з них, то обезцінюється і другий. В результаті нульову оцінку отримує весь структурний капітал і, як наслідок, весь ІК в цілому. І додають, що мова йде тільки про якісні характеристики ІК, а не про його вимірювання.

На нашу думку, в цьому полягає ключовий момент в оцінці ІК підприємства: саме у способі агрегування часткових показників ІК в інтегральний. Тому пропонуємо наступну форму інтегрального показника ІК підприємства (зокрема лінійного підприємства залізничного транспорту) – як середньогометричної величини з оцінок трьох його складових:

$$I_{IK} = \sqrt[3]{I_{ЛК} * I_{ОК} * I_{СК}}, \quad (5)$$

$$I_{ЛК} = \sum_{i=1}^n a_i * x_i, \quad I_{ОК} = \sum_{j=1}^m b_j * y_j, \quad I_{СК} = \sum_{k=1}^k c_k * z_k,$$

де x_i, y_i, z_i – відповідно часткові показники оцінки трьох складових ІК (людського, організаційного та споживчого);

a_i, b_i, c_i – відповідно питомі ваги значущості часткових показників ($\sum a_i = 1; \sum b_i = 1; \sum c_i = 1$);

n, m, k – кількість показників по кожній складовій.

Згідно отриманого значень I_{IK} виділено три рівня стану ІК лінійного підприємства: $[0; 0,33]$ – низький рівень; $(0,33; 0,66]$ – середній рівень; $(0,66; 1]$ – високий рівень.

Визначення рівня ІК являє собою сукупність послідовних дій, які включають вибір показників оцінки з урахуванням специфіки діяльності підприємства, визначення значень цих показників за складовими та оцінка стану ІК в цілому. Запропоновані методичні рекомендації були використані для оцінки ІК Основ'янської колійної машинної станції № 39. Результати розрахунків наведені в табл. 7.

Таблиця 7

Визначення рівня людського, організаційного та споживчого капіталу КМС - 39

Показники	Питома вага	2006	2007	2008	2009	2010
1. Людський капітал:						
-рівень творчої активності персоналу ($P_{тап}$)	0,2	0,02	0,02	0,01	0,01	0,02
-рівень нормальної результативності творчої активності персоналу ($P_{нрта}$)	0,2	0,02	0,02	0,01	0,01	0,02
-індекс освітнього рівня працівників	0,2	0,19	0,28	0,27	0,27	0,28
-індекс розвитку працівників	0,2	0,11	0,03	0,27	0,23	0,10
-доля молодих спеціалістів в загальній чисельності працівників	0,2	0,02	0,02	0,01	0,01	0,02
2. Організаційний капітал:						
-рівень реальної результативної творчої активності персоналу ($P_{ррта}$)	0,125	1,26	1,52	0,88	0,59	1,30
-індекс матеріального заохочення працівників	0,125	0,60	0,57	0,48	0,43	0,44
-індекс статусного заохочення	0,125	0,09	0,17	0,15	0,15	0,12
-індекс стабільності кадрів	0,125	0,89	0,87	0,82	0,86	0,64
-частка нематеріальних активів у сумі активів підприємства	0,125	0,00002	0,00032	0,00015	0,00000	0,00000
-частка витрат на оплату праці в операційних витратах підприємства	0,125	3,21	5,47	4,26	4,46	1,31
-ефективність раціоналізаторської діяльності	0,125	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
-забезпечення необхідним технічним укомплектуванням робочого місця	0,125	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90
3. Споживчий капітал:						
-частка робіт виконаних на сторону	0,5	0,24	0,09	0,08	0,02	0,03
-частка доходу від ПДД в загальній сумі доходу	0,5	0,24	0,09	0,08	0,02	0,03

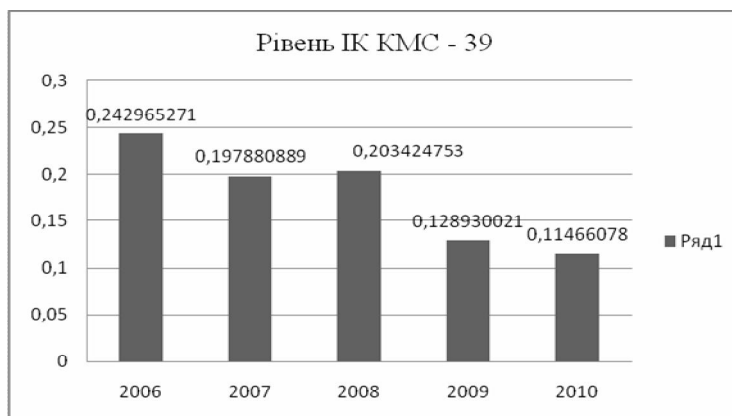


Рисунок 1 – Рівень ІК КМС – 39

На основі вищенаведених розрахунків можна зробити висновок що рівень ІК Основ'янської колійної машинної станції № 39 за весь розглянутий період знаходиться в межах від 0 до 0,33, тобто має низький рівень. Необхідно розробляти заходи по його підвищенню.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Таким чином, на базі методик Гапоненко А.Л., Гусаковської Т.О. Маркової Н.С., Ілляшенко С., Кендюхова О.В. розроблена методика оцінки ІК лінійного підприємства залізничного транспорту, яка дозволить на базі існуючого обліку і звітностей по – перше, оцінити рівень ІК підприємства, по – друге, проаналізувати причини його зміни, по – третє, розробити заходи по покращенню саме тих часткових показників, по яких спостерігаються найгірші значення.

Напрямами подальших досліджень може стати удосконалення методики шляхом врахування різної значущості показників за допомогою експертних оцінок. Також напрямком подальших досліджень може стати створення організаційно – економічного механізму забезпечення зростання та підвищення ефективності використання ІК як лінійного підприємства залізничного транспорту, так і залізниці і галузі в цілому.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. 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.
2. Кендюхов О.В. Інтелектуальний капітал підприємства: методологія формування механізму управління [монографія] / О.В. Кендюхов; Національна академія наук України. Інститут економіки промисловості. – Донецьк: ІЕП НАНУ України, 2006. – 307 с.

3. Бервено О.В. Інтелектуальний капітал: 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.

4. 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.

5. Ілляшенко С. Сутність, структура і методичні основи оцінки інтелектуального капіталу підприємства / С. Ілляшенко //Економіка України. – 2008. - №11. – С. 16 – 26.

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

7. Гусаковська Т.О. Управління інтелектуальною власністю підприємства: автореферат дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. / Т.О. Гусаковська. Харківський національний технічний університет „Харківський політехнічний інститут”. Харків. – 2009. – 20 с.

8. 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.

9. Плетникова І.Л. Підходи до визначення сутності й величини інтелектуального капіталу залізничного транспорту //Вісник економіки транспорту і промисловості. - №29. – 2010. – С. 272 -277 с.;

10. Bontis N. Assessing knowledge assets: a review of the models used to measure intellectual capital // *International Journal of Management Reviews*. 2001. №3. 41—60
11. Лукичев, М.Р. Салихов // *Менежмент в России и за рубежом*. – 2006. - №2. [Електронний ресурс]. Режим доступу <http://www.dis.ru/library/manag/archive/2006/4/4536.html>
12. Грицуленко С.І. Інтелектуальний потенціал в інноваційній моделі розвитку оператора зв'язку: автореферат дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. / С.І. Грицуленко. Одеська національна академія зв'язку ім. О.С. Попова. Одеса. - 2008. – 35с.
13. Дикань В.Л. Комплексна методика визначення рівня економічної безпеки, оцінки ризиків та ймовірності банкрутства підприємства: Монографія // В.Л. Дикань, І.Л. Назаренко. Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 142 с.
14. Козырев А.Н., Макаров В.Л. Оценка стоимости нематериальных активов и интеллектуальной собственности. – М.: Интерреклама, 2003. – 352с.;
15. Леонтьев Б.Б. Цена интеллекта. Интеллектуальный капитал в российском бизнесе. – М.: Акционер, 2002. – 200с
16. Булыга Р.П. Использование концепции интеллектуального капитала в методологии оценки бизнеса /Р.П. Булыга [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://auditfin.com/fin/2003/3/fin_2003_03_rus_04_02_Bulyga/fin_2003_03_rus_04_02_Bulyga.asp

Аннотация. В статье исследованы и систематизированы существующие методики оценки интеллектуального капитала предприятия и разработана методика оценки уровня интеллектуального капитала линейных предприятий железнодорожного транспорта с учетом специфики их деятельности.

Ключевые слова: интеллектуальный капитал, линейные предприятия, методика оценки интеллектуального капитала, интегральный показатель.

Summary. In the article researched and systematized the existing methodology for assessing intellectual capital of the company and developed a method of assessing the level of intellectual capital of linear rail transport enterprises, taking into account the specifics of their activities.

Keywords: intellectual capital, the linear enterprises, technique of an estimation of the intellectual capital, integrated indicator.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Шраменко О.В.*

УДК 332.142.6

ЕКОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ АНАЛІЗУ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ БУДІВЕЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Одаренко Т.Є., к.е.н., доцент (ХНАМГ)

У статті систематизовані основні екологічні аспекти аналізу господарської діяльності будівельного підприємства. Визначені екологічні складові показників господарської діяльності будівельних підприємств.

Ключові слова: *аналіз господарської діяльності, будівельні підприємства, інвестиційна діяльність, навколишнє середовище, екологічні аспекти, еколого-економічний аналіз.*

Постановка проблеми. Структурне реформування економіки України значно актуалізувало необхідність пошуків нових підходів до формування механізмів саморозвитку національної економіки. Одним з ключових напрямків подальшого розвитку держави є створення передумов комплексного вирішення соціально-економічних і екологічних проблем розвитку регіонів і окремих

галузей. Будівельна галузь має як спільні, так й особливі риси поєднання зазначених проблем.

Економічний аналіз діяльності будівельного підприємства має комплексний характер у тому випадку, коли об'єктом аналізу є всі сфери діяльності: виробнича, фінансова, соціальна, інвестиційна й екологічна. Значимість аналізу екологічних аспектів діяльності підприємства у взаємозв'язку з фінансовими й економічними показниками обумовлена особливою