

УДК 658:589:656.2

**ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИЙ КАПІТАЛ  
ДИСТАНЦІЇ СИГНАЛІЗАЦІЇ ТА  
ЗВ'ЯЗКУ: СУТНІСТЬ, ОЦІНЮВАННЯ**

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,  
Бігунов Є. С., магістр (УкрДАЗТ)*

Останніми роками все більшого значення для розвитку підприємств набуває інтелектуальний капітал (ІК). Не є виключенням і залізничний транспорт, який повинен не тільки вийти з кризового стану, а й досягти у майбутньому, після реформування, європейського рівня обслуговування клієнтів та ефективного функціонування. Важливу роль у цьому процесі грає інтелектуальний капітал залізничного транспорту - складова його капіталу, яка не має матеріальної форми, створює частину його вартості, сприяє підвищенню конкурентоспроможності і складається з людського

(знання, практичні навички, творчі й мислительні здатності людей, їх моральні цінності, особисті та лідерські якості, культура праці, які використовуються для отримання доходу) та структурного (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) капіталів.

ІК наявний не тільки на рівні галузі, а й на рівні лінійних підприємств. Тому оцінюванню й нарощуванню їхнього ІК повинна приділятися належна увага. Дотепер на лінійних підприємствах ІК не оцінювався, а у напрямку нарощування ІК здійснюється лише раціоналізаторська діяльність, але цього замало. Тому актуальним є дослідження ІК, зокрема, дистанції сигналізації та зв'язку.

Структуру капіталу дистанції сигналізації та зв'язку і місце у ній ІК наведено на рис. 1.

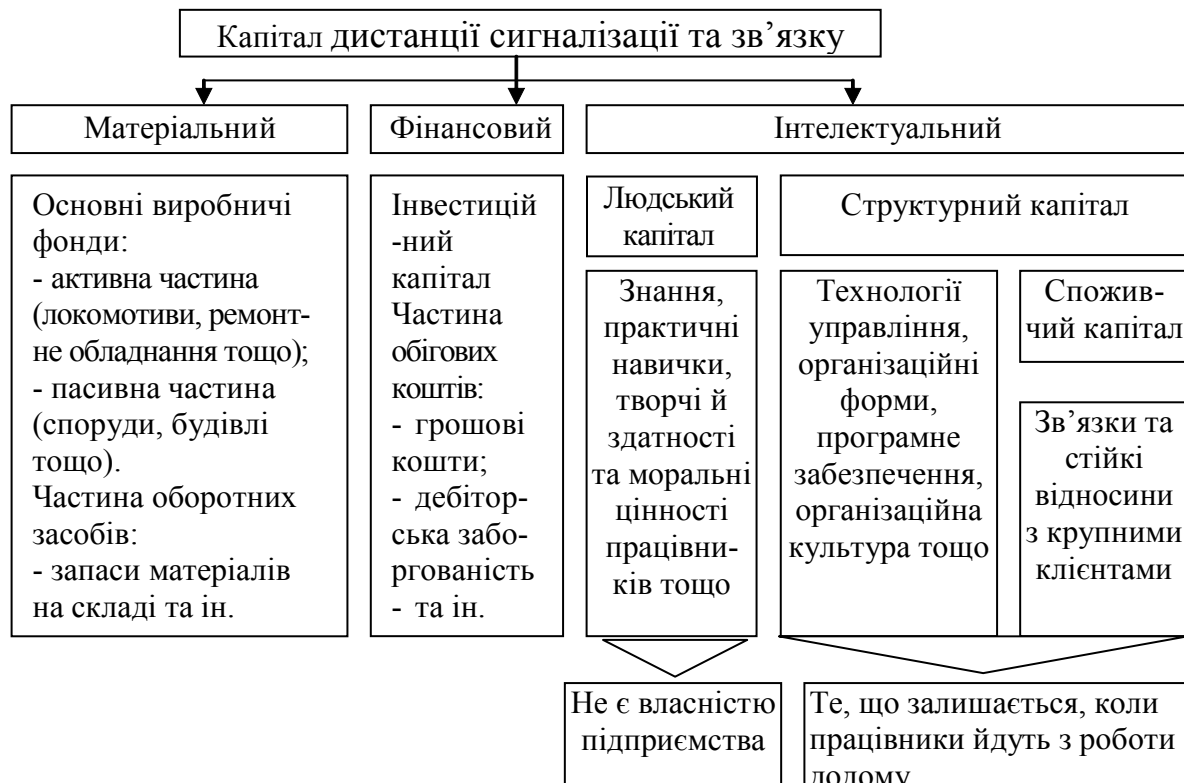


Рис. 1. Структура капіталу дистанції сигналізації та зв'язку

В теперішній час існує багато методик оцінки інтелектуального капіталу підприємств. Але для оцінки ІК лінійних підприємств залізничного транспорту розроблено лише одна [1], за допомогою інтегрального показника, який визначається на основі трьох часткових показників оцінки складових ІК (людського, організаційного та споживчого), з урахуванням питомих вагів їхньої значущості.

Для застосування цієї методики у дистанції

сигналізації та зв'язку необхідно врахувати специфіку її діяльності, уточнивши та доповнивши систему локальних оцінних показників.

Список літератури

1 Назаренко І.Л. Методика оцінки інтелектуального капіталу лінійних підприємств залізничного транспорту / І.Л. Назаренко, Т.О. Мороз // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 34. - 2011. - С. 307 – 315.