

УДК 330.142:656.2

DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.75.281293>

МОДЕЛЬ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Корінь М.В., д.е.н., доцент,
Чорнобровка І.В., к.е.н., доцент,
Верховод М.М., магістр,
Врадій Ю.О., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті досліджено підходи до визначення змісту та компонентної структури інтелектуального потенціалу, що дозволило відобразити його специфічні характеристики. Розкрито авторське визначення поняття «інтелектуальний потенціал підприємств залізничного транспорту», виділено його ключові складові. Охарактеризовано причини що негативно впливають на рівень інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту та знижують результативність їх інтелектуальної діяльності. Розроблено модель забезпечення розвитку інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: інтелектуальний потенціал, розвиток, модель, інструментарій, підприємства залізничного транспорту, структура.

MODEL FOR ENSURING THE DEVELOPMENT OF INTELLECTUAL POTENTIAL OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

*Korin M., doctor of economics sciences, associate professor,
Chernobrovka I., PhD of economics sciences, associate professor,
Verkhovod M., masters,
Vradii Yu., masters (USURT)*

The article examines approaches to determining the content and component structure of the intellectual potential of railway transport enterprises, which made it possible to reflect its specific characteristics. The author's understanding of the concept of intellectual potential as a set of intellectual resources of railway transport enterprises created as a result of the transformation of human potential (natural and developed by investing knowledge, skills, abilities and competencies of employees) into innovative ideas and developments that will contribute to improving the efficiency of the functioning of industry enterprises and ensuring competitiveness and sustainable economic growth is revealed. Key elements in the structure of the intellectual potential of railway transport enterprises are highlighted. The article describes the reasons of organizational, investment, financial, technical and informational nature that negatively affect the level of

© Корінь М.В.,
Чорнобровка І.В.,
Верховодов М.М.,
Врадій Ю.О.

intellectual potential of railway transport enterprises and reduce the effectiveness of their intellectual activities. This made it possible to present a model for ensuring their development, which determines the tools for the growth of the human and organizational and infrastructure component of intellectual potential and determines the results of its implementation to increase the efficiency of intellectual activity and the level of innovative activity of railway transport enterprises. It is proposed to consider the development of human potential in the context of improving the psycho-physiological qualities of employees, expanding their knowledge and increasing the level of motivation for intellectual work, organizational and infrastructure-to carry out by stimulating the creation of infrastructure to support intellectual activity and the formation of a system of corporate knowledge.

Keywords: *intellectual potential, development, model, tools, railway transport enterprises, structure.*

Актуальність дослідження. В умовах цифрових трансформацій глобальне конкурентне лідерство компаній більше ґрунтується на унікальності власних інтелектуальних активів, створених за рахунок втілення інтелектуальної праці працівників у нові технології і продукцію. Від здатності підприємства створювати, застосовувати і примножувати інтелектуальний потенціал залежить ефективність обраної ним інноваційної політики і його можливість забезпечувати в довгостроковій перспективі стійкі позиції на висококонкурентному ринку. Це означає, що інтелект і творчий потенціал працівника в наш час стає рушійною силою сталого економічного зростання й домінуючими чинниками реалізації цифрових трансформацій у всіх сферах економіки, в тому числі і на підприємствах залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Теоретичному осмисленню змісту поняття «інтелектуальний потенціал» та розробленню напрямів його розвитку присвячені публікації таких відомих для вітчизняної науки вчених, як Дикань В., Докторук Є., Корінь М., Маліцький Б., Назарова Г., Назаренко І., Овчиннікова В., Обруч Г., Тимошенко Н., Токмакова І. та інших [1-9]. Високо оцінюючи внесок зазначених науковців в формування теоретичного базису та практичного інструментарію розвитку інтелектуального потенціалу підприємств, слід констатувати, що в умовах зміни середовища функціонування підприємств залізничного транспорту та впровадження ініціативи щодо повної

цифровізації транспортних процесів потребує більш детального опрацювання питання розвитку інтелектуального потенціалу підприємств галузі як основи підвищення результативності інтелектуальної діяльності та забезпечення на цій основі їх цифрової трансформації.

Мета статті полягає в дослідженні існуючих підходів та висвітленні авторського розуміння сутності інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту, а також розробленні моделі забезпечення розвитку інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту як основи підвищення результативності їх інтелектуальної діяльності та досягнення цифрових трансформацій.

Виклад основного матеріалу. Ретроспективний аналіз економічної літератури дозволив констатувати існування серед вчених-науковців неоднозначних поглядів на трактування змісту інтелектуального потенціалу. Одним із найбільш вживаних понять інтелектуального потенціалу є визначення, що ґрунтується на розгляді даної категорії з позиції всієї множини інтелектуальних ресурсів суб'єкта. При цьому представниками даного – ресурсного підходу – до числа інтелектуальних ресурсів віднесено знання і досвід, навички і компетенції, включаючи й інформаційні, а також об'єкти інтелектуальної власності, що належать як працівнику, так і населенню країни в цілому. В рамках функціонального підходу інтелектуальний потенціал розглядається з точки зору здатності інтелектуальних ресурсів до створення нових

та оновлення існуючих знань, продукування інноваційних ідей та розроблення прогресивних рішень. З позиції цільового використання (цільовий або результативний підхід) інтелектуальний потенціал характеризують Довгаль О., Докторук Є., Стефанишин О., вказуючи на його можливість сприяти досягненню стратегічних цілей та мети діяльності суб'єкта [2, 10-11,]. Прибічники інноваційного підходу (Маліцький Б., Попович О.) переконані в значущості інтелектуального потенціалу для активізації та підтримки ефективності інноваційних процесів і тому під час визначення даного поняття акцентують увагу на креативних і науково-технічних особливостях суб'єкта і його здатностях розробляти, приймати прогресивні рішення [4]. З позиції комплексного підходу (представники: Князь С., Холявка Л.) інтелектуальний потенціал визначається як динамічна інтегрована система, що об'єднує інтелектуальні компоненти, які, взаємодіючи між собою і зовнішнім оточенням, забезпечують реалізацію визначених цілей і завдань діяльності організації [12]. Більш деталізоване визначення інтелектуального потенціалу надається Назаровою Г., яка визначає даний термін як сукупність знань працівників, що представлена людським, структурним і клієнтським капіталом та задіяна в процесі розроблення стратегії розвитку як підприємства в цілому, так і його персоналу [5].

Отже в літературі визначення інтелектуального капіталу трактується досить неоднозначно, що обумовлює й існування різних підходів до структуризації його компонент. Найбільш поширеним поглядом на структуризацію компонентів інтелектуального потенціалу є точка зору Тимошенко Н. [8], якою запропоновано інтелектуальний потенціал підприємства розглядати як сукупність людського, структурного, споживчого та інформаційного потенціалів, а також інтелектуальної власності й інноваційної діяльності.

Схожою є позиція і таких закордонних вчених-науковців, як Едвінсон Л. і Мелоун М., які в структурі інтелектуального потенціалу

виділяють людський і структурний капітал [13]. Більш розширений погляд демонструє колектив авторів під керівництвом Кизима М. (Кизим М., Пономаренко В., Горбатов В., Ястремська О.), виділяючи в якості компонентів інтелектуального потенціалу такі елементи, як людський, інформаційний і управлінський капітал, інтелектуальну власність і клієнтський капітал [14].

На думку авторів, інтелектуальний капітал є своєрідною категорією, ключові характеристики якої виражаються в наступному:

по-перше, інтелектуальний потенціал відображає індивідуальні характеристики особистості чи певного колективу, що втілюються у креативні ідеї, нові знання, дієві рішення тощо. Тобто, індивідуум чи команда працівників є джерелом і носіями інтелектуального потенціалу, рівень якого залежить від їх освіченості, культурності та вмотивованості на результат;

по-друге, примноження інтелектуального потенціалу відбувається шляхом розвитку індивідуума чи колективу в процесі навчання, підвищення кваліфікації, реалізації творчої діяльності, виконання НДДКР тощо;

по-третє, цінність інтелектуального потенціалу в умовах цифрових перетворень може як значно знижуватися, так і зростати. Тобто, швидкі темпи розвитку інноваційної сфери та появи нових технологій і знань обумовлюють витіснення або розширення існуючих знань і призводять до зниження чи нарощення цінності інтелектуального потенціалу. Цінність інтелектуального потенціалу залежить від унікальності та вартості створених інтелектуальних ресурсів, а її зростання сприяє збільшенню вартості підприємства та підвищенню його конкурентоспроможності;

по-четверте, формування, розвиток і використання інтелектуального потенціалу може відбуватися за умови наявності ефективно діючої інфраструктури (корпоративної культури, інформаційно-комунікаційної системи/платформи, бази даних, системи комунікацій, системи

управління персоналом і виробничими процесами тощо).

Грунтуючись на вище встановленому, варто зазначити, що інтелектуальний потенціал підприємств залізничного транспорту слід розглядати як сукупність інтелектуальних ресурсів підприємств залізничного транспорту, створених в результаті перетворення людського потенціалу (природних та розвинутих за рахунок інвестування знань, умінь, навичок, здібностей і компетенцій працівників) в інноваційні ідеї та

розробки, що сприятимуть підвищенню ефективності функціонування підприємств галузі та забезпеченню їх конкурентоспроможності і сталого економічного зростання. Оскільки розвиток людського потенціалу можливо забезпечити за рахунок створення дієвого інфраструктурного середовища, то в структурі інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту слід виділити такі складові: людський та організаційно-інфраструктурний потенціали (рис. 1).



Рис. 1. Структура інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту

Для підприємств залізничного транспорту в умовах переходу на цифрову модель розвитку інтелектуальний потенціал виступає тим ключовим інструментом, що сприятиме досягненню успіху в розпочатих процесах трансформацій. Адже для реалізації стратегії цифрової трансформації на підприємствах залізничного транспорту необхідно, щоб існуючий кадровий склад володів цифровими навичками і компетенціями, що дозволять підвищити результативність інтелектуальної діяльності і втілити в реальність цифрове бачення галузі.

Попри важливість цифрових перетворень для підвищення ефективності функціонування і конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту на транспортно-логістичному ринку наразі керівництвом основний акцент робиться на

технологічному факторі модернізації і не приділяється належна увага навчанню працівників цифровим технологіям та їх мотивації до саморозвитку, формування гнучких навичок і підвищення їх інтелектуальних здатностей з метою підвищення результативності інтелектуальної діяльності. Розвиток інтелектуального потенціалу на підприємствах залізничного транспорту стримується, перш за все, через наявність ряду причин як організаційного, так і інвестиційно-фінансового, технічного та інформаційного характеру. В організаційному плані ефективному розвитку інтелектуального потенціалу на підприємствах залізничного транспорту перешкоджають: відсутність стратегії управління інтелектуальним потенціалом, ігнорування та заниження керівництвом його ролі в процесах реалізації

цифрової трансформації на підприємствах залізничного транспорту, відсутність інфраструктури сприяння розвитку інтелектуального потенціалу, відтік кваліфікованих кадрів, низький рівень залучення працівників до інтелектуальної діяльності, низька ефективність системи мотивації. Серед причин інвестиційно-фінансового характеру, що негативно впливають на інтелектуальний потенціал підприємств залізничного транспорту, слід виділити низький рівень інвестування в: програми розвитку компетенцій працівників, процеси створення об'єктів інтелектуальної власності, прогресивні цифрові технології, зміцнення корпоративної культури та реалізацію іміджевих заходів щодо покращення ділової репутації. Розвиток інтелектуального потенціалу на підприємствах залізничного транспорту також стримується відсутністю прогресивних цифрових технологій та платформ управління інтелектуальними ресурсами, а також дієвих механізмів комерціалізації і трансферту інновацій.

Враховуючи визначене вище, слід констатувати, що найбільш конструктивним рішенням щодо забезпечення розвитку інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту буде реалізація останніми заходів, спрямованих на якісне покращення і зростання його ключових компонентів. Ґрунтуючись на авторському баченні елементів інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту, слід представити модель забезпечення їх розвитку, що визначає інструментарій зростання людської та організаційно-інфраструктурної компоненти інтелектуального потенціалу і визначає результати його реалізації для підвищення ефективності інтелектуальної діяльності та рівня інноваційної активності підприємств залізничного транспорту (рис. 2).

Оскільки основу інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту становлять здатності (знання, уміння, навички, досвід, психофізіологічний стан тощо) окремої людини – працівника, які в процесі освітньої і трудової діяльності

примножуються та трансформуються в інтелектуальні здібності, то розвиток людського потенціалу слід розглядати в розрізі покращення психофізіологічних якостей працівників, розширення їх знань і підвищення рівня мотивованості до інтелектуальної праці. Розвиток організаційно-інфраструктурної складової інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту доцільно здійснювати шляхом стимулювання створення інфраструктури підтримки інтелектуальної діяльності та формування системи корпоративних знань.

Висновок. Таким чином, в статті досліджено підходи до визначення змісту та компонентної структури інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту, що дозволило відобразити його специфічні характеристики. Розкрито авторське розуміння поняття інтелектуального потенціалу як сукупності інтелектуальних ресурсів підприємств залізничного транспорту, створених в результаті перетворення людського потенціалу (природних та розвинутих за рахунок інвестування знань, умінь, навичок, здібностей і компетенцій працівників) в інноваційні ідеї та розробки, що сприятимуть підвищенню ефективності функціонування підприємств галузі та забезпеченню їх конкурентоспроможності і сталого економічного зростання. Виділено ключові елементи в структурі інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту. Охарактеризовано причини організаційного, інвестиційно-фінансового, технічного та інформаційного характеру, що негативно впливають на рівень інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту та знижують результативність їх інтелектуальної діяльності. Це дозволило представити модель забезпечення їх розвитку, що визначає інструментарій зростання людської та організаційно-інфраструктурної компоненти інтелектуального потенціалу і визначає результати його реалізації для підвищення ефективності інтелектуальної

діяльності та рівня інноваційної активності підприємств залізничного транспорту.

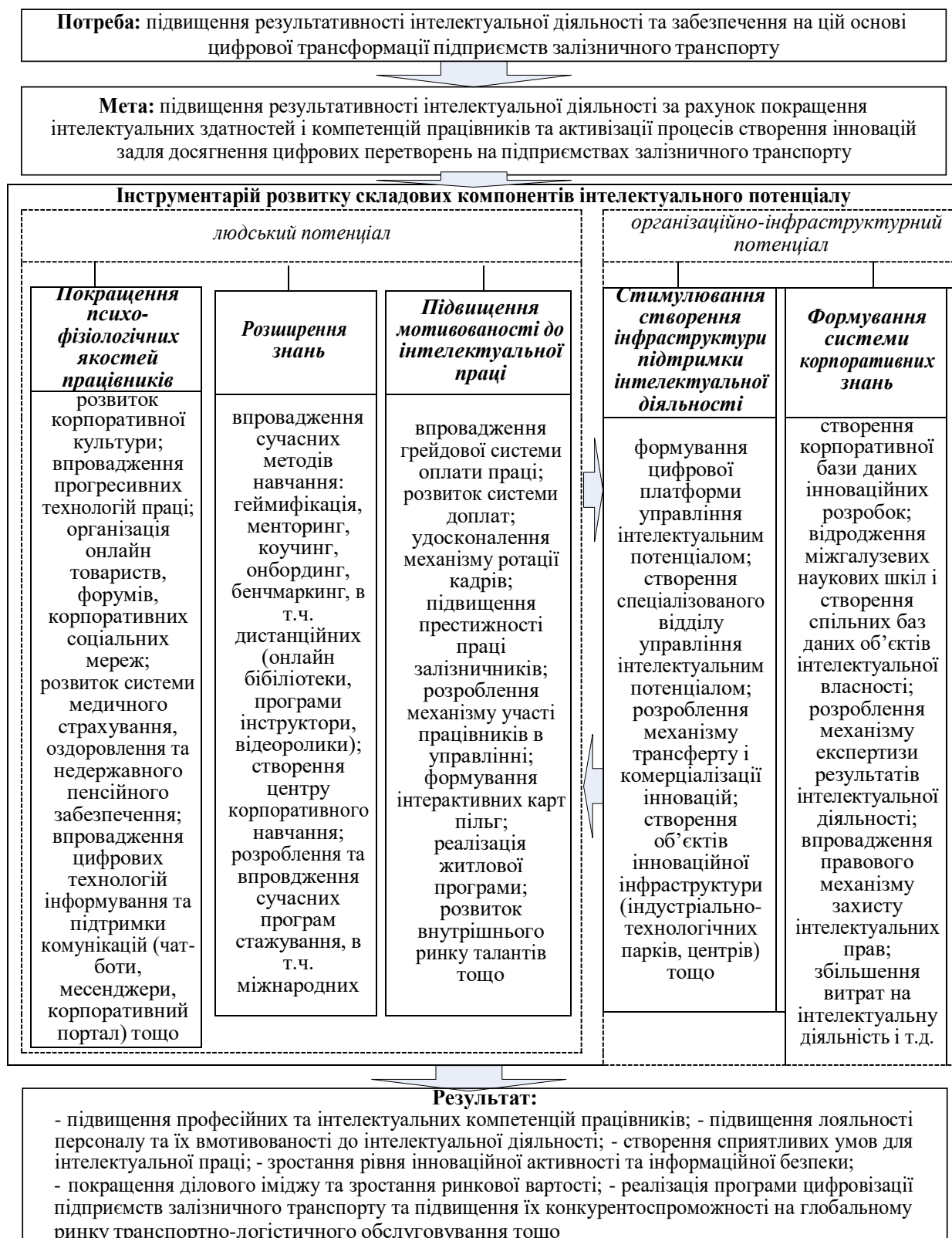


Рис. 2. Модель забезпечення розвитку інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань, В.Л., Заєць Г.П. Забезпечення ефективності менеджменту промислових підприємств на засадах управління витратами на персонал. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 62. С. 297-305.

2. Докторук Є.В. Управління інтелектуальним потенціалом підприємства (на прикладі підприємств машинобудування): автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04. Хмельницький, 2010. 22с.

3. Корінь М.В. Напрямки збереження та розвитку інтелектуального капіталу залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. № 44. С. 56-59.

4. Маліцький Б., Попович О. Стан використання вітчизняного інтелектуального потенціалу. *Інтелектуальна власність*. 2005. № 12. С. 7–13.

5. Назарова Г.В. Креативний підхід до управління персоналом у формуванні інтелектуального капіталу підприємства. *Вісник Донбаської державної машинобудівної академії: збірник наукових праць*. 2009. № 2 (16). С. 213-216.

6. Назаренко І. Л., Труш М.І. Організаційно-економічний механізм управління кадровим потенціалом структурного підрозділу залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. Вип. 66. С. 94-102.

7. Овчиннікова В.О., Обруч Г.В., Веселов А.М., Гавриш К.В. Інструментарій забезпечення збалансованого розвитку АТ «Укрзалізниця» в умовах реалізації цифрових змін у галузі. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 70-71. С. 44-54.

8. Тимошенко Н.Ю. Аспекти управління інтелектуальним потенціалом промислових підприємств. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2010. №10. С.167-170.

9. Токмакова І.В. Управління розвитком компетенцій персоналу

підприємств залізничного транспорту. *Науковий огляд*. 2015. Т. 4. № 14. URL: <https://naukajournal.org/index.php/naukajournal/article/view/473>.

10. Стефанишин О.В. Людський потенціал економіки України: монографія. Львів: Видавничий центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2006. 315 с.

11. Довгаль О.В. Суб'єктно-об'єктна структура інтелектуального продукту: інституціональний аналіз. *Вісник Харківського нац. університету ім. В.Н. Каразіна. Серія: Міжнародні відносини. Економіка. Країнознавство. Туризм*. 2013. №1042: Вип.1. С. 90-93.

12. Князь С., Холявка Л. Складові системи формування інтелектуального потенціалу підприємства. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер.: Економічні науки*. 2014. Вип. 6(2). С.191–194.

13. Эдвинсон Л., Мэлоун М. Интеллектуальный капитал: определение истинной стоимости компаний. Новая постиндустриальная волна на Западе; под ред. В. Иноземцева. М. : Academia, 1999. 640с.

14. Кизим М.О., Пономаренко В.С., Горбатов В.М., Ястремська О.М. Інтегровані структури бізнесу: проблеми теорії та практики оцінювання конкурентоспроможності: монографія. Харків : ІНЖЕК, 2010. 368 с.

REFERENCES

1. Dykan', V.L., Zayets' H.P. (2018). Zabezpechennya efektyvnosti menedzhmentu promyslovykh pidpryyemstv na zasadakh upravlinnya vytratamy na personal [Ensuring the effectiveness of industrial enterprise management based on the principles of personnel cost management]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. № 62.P.297-305.
2. Doktoruk YE.V. (2010). Upravlinnya intelektual'nym potentsialom pidpryyemstva (na prykladi pidpryyemstv mashynobuduvannya) [Managing the intellectual potential of an

enterprise (on the example of mechanical engineering enterprises]): avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk: 08.00.04. Khmel'nyts'kyy. 22 p.

3. Korin' M.V. (2013). Napryamky zberezhennya ta rozvytku intelektual'noho kapitalu zaliznychnoho transportu [Directions for preserving and developing the intellectual capital of railway transport]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. № 44. P.56-59.

4. Malits'kyy B., Popovych O. (2005). Stan vykorystannya vitchyznyanoho intelektual'noho potentsialu [State of use of domestic intellectual potential]. *Intelektual'na vlasnist'*. № 12. P. 7–13.

5. Nazarova H.V. (2009). Kreatyvnyy pidkhid do upravlinnya personalom u formuvanni intelektual'noho kapitalu pidpryyemstva [Creative approach to Personnel Management in the formation of intellectual capital of the enterprise]. *Visnyk Donbas'koyi derzhavnoyi mashynobudivnoyi akademiyi: Zbirnyk naukovykh prats'*. № 2 (16). P. 213-216.

6. Nazarenko I.L., Trush M.I. (2019). Orhanizatsiyno-ekonomichnyy mekhanizm upravlinnya kadrovym potentsialom strukturnoho pidrozdilu zaliznychnoho transportu [Organizational and economic mechanism for managing the personnel potential of a structural division of railway transport]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. № 66. P. 94-102.

7. Ovchynnikova V.O., Obruch H.V., Veselov A.M., Havrysh K. V. (2020). Instrumentariy zabezpechennya zbalansovanoho rozvytku AT «Ukrzaliznytsya» v umovakh realizatsiyi tsyfrovyykh zmin u haluzi [Tools for ensuring the balanced development of JSC «Ukrzaliznytsya» in the context of implementing digital changes in the industry]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. № 70-71. P.44-54.

8. Tymoshenko N.YU. (2010). Aspekty upravlinnya intelektual'nym potentsialom promyslovykh pidpryyemstv [Aspects of

managing the intellectual potential of industrial enterprises]. *Formuvannya rynkovykh vidnosyn v Ukraini*. №10. P. 167-170.

9. Tokmakova I.V. (2015). Upravlinnya rozvytkom kompetentsiy personalu pidpryyemstv zaliznychnoho transportu [Managing the development of competencies of railway transport personnel]. *Naukovyy ohlyad*. T. 4. № 14. URL: <https://naukajournal.org/index.php/naukajournal/article/view/473>.

10. Stefanyshyn O.V. (2006). Lyuds'kyy potentsial ekonomiky Ukrainy [Human potential of the Ukrainian economy]: monohrafiya. L'viv: Vydavnychyy tsentr LNU im. Ivana Franka. 315 p.

11. Dovhal' O.V. (2013). Sub'yektno-ob'yektna struktura intelektual'noho produktu: instyutsional'nyy analiz [Subject-object structure of an intellectual product: institutional analysis]. *Visnyk Kharkivs'koho nats. universytetu im. V.N. Karazina: Mizhnarodni vidnosyny. Ekonomika. Krayinoznavstvo. Turyzm*. № 1042: Vyp.1. P. 90-93.

12. Knyaz' S., Kholiyavka L. (2014). Skladovi systemy formuvannya intelektual'noho potentsialu pidpryyemstva [Components of the enterprise's intellectual potential formation system]. *Naukovyy visnyk Khersons'koho derzhavnoho universytetu. Ser.: Ekonomichni nauky*. Vyp. 6(2). P. 191–194.

13. Édvynson L., Méloun M. (1999). Yntellektual'nyy kapytal: opredelenye ystynnoy stoyimosti kompanyy [Intellectual capital: determining the true value of companies]. *Novaya postyndustrial'naya volna na Zapade; pod red. V. Ynozemtseva*. M. : Academia. 640p.

14. Kyzym M.O., Ponomarenko V.S., Horbatov V.M., Yastrems'ka O.M. (2010). Intehrovani struktury biznesu: problemy teorii ta praktyky otsinyuvannya konkurentospromozhnosti [Integrated business structures: problems of theory and practice of competitiveness assessment]: monohrafiya. Kharkiv : INZHEK. 368 p.