

УДК 658:331.102.344:629.73(045)

к.е.н. О.М. Рибак

ОЦІНКА ВАРТОСТІ ІННОВАЦІЙ В НЕМАТЕРІАЛЬНІ АКТИВИ АВІАТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

В роботі досліджено стан та структуру ринку авіаційних перевезень в Україні. В рамках подальшого розвитку запропоновано інновації в нематеріальні активи та визначені методи їх оцінки для планування, фінансування та подальшого впровадження.

Ключові слова: нематеріальні активи, авіатранспортні підприємства, оцінка, підходи до оцінки.

В работе исследовано состояние и структуру рынка авиационных перевозок в Украине. В рамках дальнейшего развития предложено осуществлять инновации в нематериальные активы. Рекомендованы методы их оценки для планирования, финансирования и дальнейшего внедрения.

Ключевые слова: нематериальные активы, авиатранспортные предприятия, оценка, подходы к оценке.

We have investigated the status and structure of the market of air transportation in Ukraine. Through the further development proposed innovate in intangible assets. Recommended assessment methods for planning, financing and further introduction innovate.

Keywords: intangible assets, air transport enterprises, evaluation, approaches to evaluation.

Постановка проблеми. Постійний ріст обсягів пасажирських перевезень авіаційним транспортом, не зважаючи на кризові явища у світовій економіці свідчить про перехід авіаційного транспорту з категорії елітного в масовий. З ростом обсягів перевезень зростає і конкуренція в зазначеній галузі як на внутрішніх, так і на зовнішніх ринках.

В умовах розвитку когнітивної економіки та економіки мереж розробка та впровадження інноваційних технологій стає однією з основних конкурентних переваг, що зумовлює необхідність додаткового дослідження стратегічних активів авіатранспортних підприємств. А питання, що виникають в процесі управління нематеріальними активами призводять до необхідності удосконалення методів їх оцінки. Очевидним є вплив якості та структури нематеріальних активів підприємства на його фінансове здоров'я, ринкову вартість, імідж та репутацію. Ефективне використання об'єктів інтелектуальної власності сьогодні забезпечує конкурентними перевагами та новими можливостями для подальшого економічного росту завтра. Вартість нових технологій призводить до збільшення капіталізації, що значно перевищує балансову вартість компаній. Прикладом можуть слугувати такі загальновідомі гіганти, як Microsoft, Apple, в авіабудівній галузі це Boeing, Airbus, Lufthansa, Air France-KLM SA та інші. Окрім зазначених проблем однією з центральних залишається безпека польотів, вирішення на сьогоднішній день на пряму залежить від впровадження новітніх розробок в українській авіації. В контексті визначених тенденцій особливо гостро постає проблема визначення вартості об'єктів нематеріальних активів авіатранспортних підприємств та компаній України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у дослідження методики аналізу використання нематеріальних активів у вітчизняній практиці зробили О. Бондаренко [5], І. Боярко [6], Н. Кузик [7], Н. Мамонтова [8], В. Манакін [9], М. Мартіянова [10], та ін. Облік та управління нематеріальними активами авіатранспортних підприємств вивчали Жаворонкова Г.В., Борисюк І.О., Килівник І.С. [12-14], та інші. Однак питання оцінки нематеріальних активів українських в

авіатранспортній галузі залишається не достатньо вивченим. При цьому, відсутність єдиної методики оцінки таких об'єктів призводить до виникнення значних проблем при обліку та постановці їх на баланс.

Постановка задачі. Метою статті є дослідження методів оцінки нематеріальних активів авіатранспортних підприємств та розробка відповідного уніфікованого порядку реалізації даної процедури.

Відповідно до окресленої мети визначено задачі статті: визначити сучасний стан та проблеми галузі авіаційних перевезень; визначити основні тенденції розвитку авіакомпаній в нових умовах господарювання; виробити рекомендації щодо застосування оптимальних методів оцінки нематеріальних активів авіатранспортних підприємств України.

Викладення основного матеріалу. Аналізуючи ринок авіаційних перевезень в Україні варто зазначити, що порівняно з 2012 у 2013 р. кількість перевезених пасажирів не змінилась (Рис. 1). Однак, за останні три місяці 2014 року вона зросла у порівнянні з 2013 на 0,3 млн. та лишилась незмінною у порівнянні з 2012.

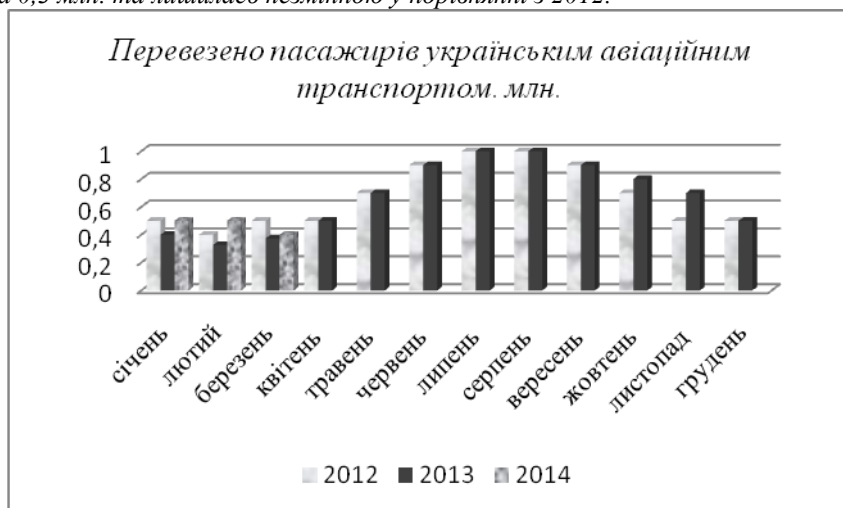


Рис. 1. Обсяг перевезених пасажирів українським авіаційним транспортом [за даними 11]

Якщо звернути увагу на пасажирооборот за українським авіаційним транспортом, то за ним спостерігається збільшення у порівнянні з 2013 та зменшення по відношенню до 2012 року (Рис.2).



Рис. 2. Пасажи́рооборо́т українського авіаційного транспорту [за даними 11]

Натомість вантажопотік на українському транспорті стрімко зменшувався, так за січень-березень 2014р. авіаційним транспортом перевезено 15,8 тис. т вантажів, що на 44,9% менше, ніж за 3 місяці 2013р. Вантажооборот авіаційного транспорту становив 37,4 млн. ткм, що на 57,9% менше, ніж за січень-березень 2013р. [11]. Що зумовлюється не стабільною політичною ситуацією та скороченням обсягу експортно-імпорتنних операцій держави. Ситуація на ринку ускладнюється зростанням конкуренції та збільшенням собівартості авіаційних перевезень. За даних умов, доцільним є збільшення конкурентних переваг та залучення додаткових клієнтів шляхом використання новітніх технологій в галузі організації та здійснення польотів.

Сьогодні, коли наявність матеріальних активів вже не є джерелом конкурентних переваг, покращити фінансове становище можливо за рахунок розумного використання, поряд з матеріальними, активів нематеріальних, які можуть забезпечувати домінуюче становище на ринку.

В умовах глобалізації на світовому ринку, поряд з товарами, роботами і послугами, «четверту корзину» складають права на результати інтелектуальної діяльності - інтелектуальна власність в складі нематеріальних активів підприємств. Структура ринку в умовах переходу до нового шостого технологічного укладу і загострення конкурентної боротьби має стійку тенденцію до зміни до 2015 року на користь зростання частки ринку інтелектуальної власності. Інтелектуальна власність при цьому, перш за все в науково-технічній сфері, відіграє найважливішу роль як механізм створення додаткової вартості (частка інтелектуальної власності складає до 10-15% від ціни реалізованої продукції), як засіб капіталізації активів підприємств і організацій (через нематеріальні активи) та як інвестиційний ресурс (де під заставу інтелектуальної власності надають кредити, позики і банківські гарантії).

За даними звітності підприємств України, нематеріальні активи займають лише 2-5% у складі всіх активів. Натомість у провідних компаніях світу частка НМА становить 30-40%, а в наукомістких компаніях цей показник досягає 70-80% [15].

При цьому, якість та структура активів авіакомпанії багато в чому визначає її можливість конкурувати на зовнішніх ринках авіаційних перевезень. А такі нематеріальні активи, як гудвіл впливають на імідж авіакомпанії та її капітал.

З метою оцінки нематеріальних активів і включенням їх до загальної вартості активів авіатранспортних підприємств необхідно їх класифікувати.

При визначення класифікації нематеріальних активів термін «нематеріальні активи» по різному трактується в нормативних актах. Як наслідок – неможливо сформувані єдиний підхід щодо їх класифікації. В дослідженнях О.В. Побережець наведено визначення нематеріальних активів з урахуванням положення (стандарту) бухгалтерського обліку (П(С)БО) 1, (П(С)БО) 8 та (П(С)БО) 19, що, на нашу думку, є достатньо прийнятним. А саме, нематеріальні активи – активи, що не мають матеріальної форми, які на дату придбання є контрольованими підприємством унаслідок минулих подій, використання яких, як очікується, спричинить до надходження економічних вигід у майбутньому [16].

За даним визначенням, (П(С)БО) 8 та цивільним кодексом України [3] нематеріальні активи авіатранспортних підприємств можна поділити на наступні групи (Рис 3): права на користування природними ресурсами та майном; права на засоби індивідуалізації; патентне право; авторське право та суміжні права; право на нетрадиційні нематеріальні активи (НМА); право на інші НМА.

Значну частку в структурі НМА авіатранспортних підприємств займають: права на користування природними ресурсами; права на здійснення польотів, перевезення пасажирів та вантажів; права на створені комп'ютерні програми; права на зібрані масиви даних; право на слоти; права на експлуатацію рейсів; квоти на провізні потужності.

Так, наприклад, літаки нового покоління, Boeing 787 або Airbus A350XWB, за один тільки трансатлантичний переліт генерують близько 500 Гб інформації, на підставі якої можна аналізувати як сам політ, так і технічний стан літака. Очікується, що сумарна кількість пасажирів, перевезених світової цивільною авіацією, цього року перевищить 3 млрд. чол.[17]. Всі ці пасажирів теж генерують інформацію, яку авіакомпанії можуть використовувати для своєї подальшої роботи. По суті, отримані під час здійснення польотів масиви даних, є нематеріальним активом авіакомпаній та аеропортів. Які можна використовувати для прогнозування обсягів авіаційних перевезень, вивчення структури споживачів послуги, дослідження їх вподобань. Іншим важливим НМА є право авіакомпаній обмінюватися отриманими слотами. Як показує практика, хоча IATA і виступає проти купівлі-продажу слотів, такі угоди періодично проводяться. Зовні це виглядає як простий обмін, проте авіакомпанія-покупець не тільки передає продавцю непотрібний слот, але і часто отримує за це певну суму. Деякі невеликі перевізники прагнуть отримати слот в перевантажених аеропортах його неофіційного продажу.

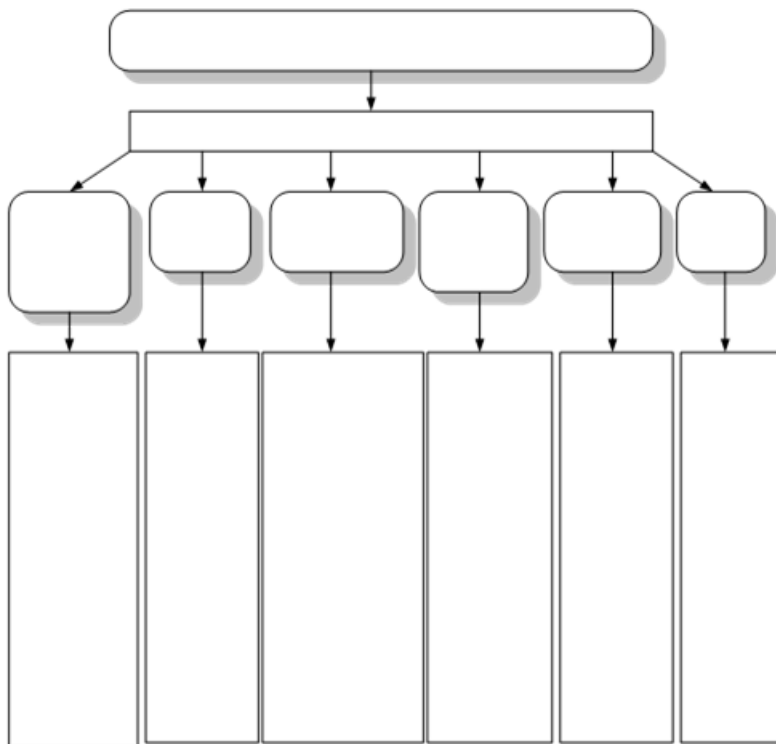


Рис. 3. Класифікація нематеріальних активів авіатранспортних підприємств України.

Відповідно до запропонованої класифікації, варто визначити основні підходи, що використовуватимуться авіатранспортними підприємствами для оцінки вартості власних нематеріальних активів.

Традиційно економічна теорія пропонує три основні підходи до оцінки нематеріальних активів це: доходний, витратний та порівняльний.

Витратний підхід – сукупність методів оцінки вартості об'єкта оцінки, заснованих на визначенні витрат, необхідних для відновлення або заміщення об'єкта оцінки, з урахуванням його зносу;

Порівняльний підхід – сукупність методів оцінки вартості об'єкта оцінки, заснованих на порівнянні об'єкта оцінки з аналогічними об'єктами, у відношенні яких існує інформація про ціни угод з ними;

Доходний підхід - сукупність методів оцінки вартості об'єкта оцінки, заснованих на визначенні очікуваних доходів від об'єкта оцінки.

Кожен з трьох підходів має цілу низку методів. Так доходний або фінансовий підхід виділяє метод економічного ефекту, метод роялті, дисконтування грошових потоків, капіталізації, метод комерційної ваги та метод за прибутком. На практиці з усіх вище означених часто використовують методи капіталізації доходу, метод дисконтування грошових потоків та метод роялті.

Витратний або інвестиційний підхід включає наступні методи: фактичних витрат; планових витрат; вартості заміщення; відновлюваної вартості;

коефіцієнтів. Часто застосовується метод вартості заміщення та метод фактичних витрат.

При застосуванні аналогового або порівняльного підходу застосовують метод порівняльних продаж, метод ринку нематеріальних активів, метод галузевих коефіцієнтів та метод експертних оцінок.

Основним методом встановлення вартості прав на НМА вважається доходний метод у широкому розумінні. Метод порівняльних продажів і витратний метод можуть використовуватися як доповнення до доходного методу. Авіатранспортні підприємства мають свою специфіку, що зумовлює особливості застосування тих чи інших методів при оцінці об'єктів інтелектуальної власності та інших нематеріальних активів.

Обмеженнями при застосування вищезазначених методів стають також дані, що має в наявності підприємств чи які воно планує отримати.

В рамках запропонованої класифікації підходи, що рекомендуються використовувати авіатранспортним підприємствам для оцінки нематеріальних активів визначені в таблиці 1.

Таблиця 1

Рекомендована перевага з якою варто використовувати підходи до оцінки нематеріальних активів авіатранспортними підприємствами.

№ з/п	Вид нематеріального активу авіатранспортного підприємства	Метод, що пропонується для застосування		
		Той, що застосовується в першу чергу	Той, що застосовується в другу чергу	Допоміжний метод
1	права на користування природними ресурсами та майном	доходний	ринковий	витратний
2	права на засоби індивідуалізації	доходний	ринковий	витратний
3	патентне право	доходний	ринковий	витратний
4	авторське право та суміжні права	витратний	ринковий	доходний
5	право на нетрадиційні НМА;	витратний	доходний	ринковий
6	право на інші НМА	доходний	ринковий	витратний

Відповідно до запропонованої таблиці пропонується застосовувати доходний підхід, потім ринковий і лише потім витратний. Однак є виключення. Так при оцінці авторських та суміжних прав складно буде прогнозувати майбутні грошові потоки від використання баз даних чи комп'ютерних програм, однак оцінити їх вартість відповідно до витрат, понесених на їх створення або відповідно до аналогів, що існують на ринку буде доцільнішим. Вартість нетрадиційних об'єктів пропонується визначати згідно витратного підходу, оскільки зазначені об'єкти як правило аналогів на ринку не мають та доходи від їх застосування можна спрогнозувати тільки після початку цього процесу.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Зважаючи на загальні тенденції розвитку економіки та ринку авіаційних перевезень, основним курсом авіатранспортних підприємств має стати інновації у нематеріальні активи з метою: реструктуризації активів авіатранспортних підприємств з урахуванням новітніх розробок; оптимізації структури витрат шляхом використання нових схем та структур управління людським капіталом, удосконалення дистанційного управління

польотами, новітніх розробок в сфері навігації та ін.; залучення додаткових клієнтів в сфері пасажирських перевезень шляхом орієнтації на конкретного споживача та підвищення їх безпеки; збільшення частки нематеріальних активів в загальній структурі активів підприємств, що збільшить додаткову вартість, дозволить покращити показники ліквідності та фінансової стійкості, надасть можливість залучити додаткових інвесторів; залучення партнерів в галузі інформаційних технологій для формування бази клієнтів авіатранспортних компаній, що дозволить налагодити двосторонній діалог у віртуальному просторі.

Визначені пропозиції не можливо реалізувати без проведення попередньої оцінки нематеріальних активів, яку пропонується проводити відповідно до визначеної в роботі класифікації. При цьому, рекомендується використання доходного підходу як основного, за винятком описаних вище виключень, що надасть можливість співставити майбутні грошові надходження від використання НМА та витрати на його створення, набуття прав власності в наслідок реструктуризації авіатранспортного підприємства чи придбання.

Перспективою подальших досліджень у визначеній сфері є розробка уніфікованого порядку оцінки НМА авіатранспортних підприємств та дослідження впливу існуючих методів на вартість об'єкту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Міжнародний стандарт фінансової звітності (IAS) 38 «Нематеріальні активи»: затверджений радою КМСБО у липні 1998 р., зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: ade-solutions.com.
2. Податковий кодекс України від 02.12.2010 р., зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon4.rada.gov.ua.
3. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
4. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 8 «Нематеріальні активи»: затверджено наказом Міністерства фінансів України від 18 жовтня 1999 р. №242, зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: buhgalter911.com.
5. Бондаренко О. С. Визнання нематеріальних активів у вітчизняній і зарубіжній практиці господарювання // Бондаренко О. С., Гончаренко М. С. // Ефективна економіка. – 2010. – №9. – С. 40–48.
6. Боярко І. М. Роль нематеріальних активів у створенні цінності компанії / Боярко І. М., Самусевич Я. В. // Актуальні проблеми економіки. – 2011. – №3 (117). – с. 86-94.
7. Кузик Н. П. Актуальні проблеми обліку та оцінки нематеріальних активів / Кузик Н. П., Боярова О. А. // Облік і фінанси АПК. – 2010. – №3. – С.40-44.
8. Мамонтова Н. А. Новітні підходи до визначення вартості нематеріальних активів / Мамонтова Н. А. // Актуальні проблеми економіки. 2010. – №5 (107). – с. 228-235. 9. Манакін В. Проблема обліку нематеріальних активів в Україні / Манакін В., Рябенко О. // Схід. Економіка. – 2010. – №2 (102). – С. 63-66.
10. Мартіянова М. П. Нематериальные активы предприятия / Мартіянова М. П., Ширина Т. Г. // Бизнес Информ. – 2010. – №3 (2). – С.71-72.
11. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.
12. Кислівник І.С. основні проблеми обліку нематеріальних активів на авіатранспортних підприємствах / І.С. Кислівник // Економічний простір. – 2013. – №74. – С.232 – 240.
13. Борисюк І.О. Управління об'єктами інтелектуальної власності авіабудівних підприємств: дис. на здобуття навч. ступеня канд. екон. наук. спец 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / І.О. Борисюк - Київ 2010 – с.20.

14. Жаворонкова Г.В. Комплексна система управління нематеріальними активами / Г.В. Жаворонкова, І.С. Кислівник // Наукові записки. Серія «Економіка» – 2012. – Випуск 20. – С.115-118

15. Касич А. О. Теоретичні основи оцінки та обліку нематеріальних активів в Україні / А.О. Касич, І.Г. Хімич // Вісник НТУ «ХПІ». - 2013. № 49 (1022). – С. 61-67.

16. Побережець О.В. Ідентифікація та класифікація нематеріальних активів та проблеми їх визначення / О.В. Побережець, К.В. Іванова // Економіка: реалії часу. – 2012. - №2 (3). – С. 98 – 104.

17. Авиатранспортное обозрение. Деловой авиационный портал. <http://www.ato.ru/blogs/blog-aleksey-sinickogo/nezametnye-radikalnye-peremeny/>

18. Сич Є.М. Проблеми функціонування та розвитку транспортної галузі регіону [Текст]//Є.М. Сич, О.В. Мініна. Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2001. - №14. С. 145-150.