

УДК 347.77

DOI [https://doi.org/ 10.32840/pdu.2019.4.6](https://doi.org/10.32840/pdu.2019.4.6)

В. О. Семчик

аспірант

Науково-дослідного інституту інтелектуальної власності
Національної академії правових наук України

ПРАВОВІ ЗАСАДИ ОЦІНКИ ОБ'ЄКТІВ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Стаття присвячена висвітленню основних питань, що виникають під час оцінки об'єктів інтелектуальної власності підприємств залізничного транспорту з метою їх (до)капіталізації. Охарактеризовано сучасний стан правового регулювання визначення вартості об'єктів інтелектуальної власності підприємств залізничного транспорту. Приділено увагу особливостям оцінки нематеріальних активів, що знаходять свій прояв у необхідності проведення професійного попереднього аналізу спеціалістами, які займаються питаннями інтелектуальної власності, зокрема, юристами, економістами, бухгалтерами, патентознавцями та іншими. Зроблено висновок про необхідність розробки і впровадження додаткового правового інструментарію, що нормативно врегулює питання встановлення вартості інтелектуальної власності підприємств залізничного транспорту. Продемонстровано потребу у таких механізмах на прикладі торговельних марок. З метою впровадження кращих практик капіталізації підприємств за рахунок потенціалу інтелектуального капіталу запропоновано розробити та впровадити методику оцінки об'єктів інтелектуальної власності на підприємствах залізничного транспорту з метою виявлення об'єктів інтелектуальної власності, права на які належать таким підприємствам чи мають бути ними оформлені. Розробка методологічних засад щодо вирішення зазначених питань надасть можливість впровадити прозору облікову політику майнових прав інтелектуальної власності в активах підприємств залізничного транспорту. Відзначено потребу у проведенні належної оцінки нематеріальних активів, майнових прав тощо для забезпечення правильності їх відображення у статутному фонді компанії. Наголошено на тому, що у процесі оціночної діяльності щодо нематеріальних активів мають бути вирішені проблеми, пов'язані із комерційним використанням прав інтелектуальної власності, що належать підприємствам залізничної галузі.

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, капіталізація, нематеріальні активи, майнові права на об'єкти інтелектуальної власності, торговельні марки.

Постановка проблеми. Аналіз сучасного стану законодавчого регулювання відносин, пов'язаних із визначенням правового режиму об'єктів інтелектуальної власності на підприємствах залізничного транспорту, дає підстави говорити про існування потреби у налагодженні правової визначеності у регулюванні таких відносин. Загальними тенденціями, які зумовлюють потребу подальшого наукового обґрунтування удосконалення системи управління інтелектуальним капіталом залізничних компаній, є: постійні зміни у підходах до законодавчого закріплення вихідних засад управління у транспортній сфері, необхідність розробки дієвих механізмів належної оцінки результатів інтелектуальної діяль-

ності, їх правового оформлення та захисту для об'єктів інтелектуальної власності. При тому, що об'єкти інтелектуальної власності набувають широкого використання у межах підприємств залізничної галузі, і досі не досягнуто мети їх належного відображення у загальній структурі активів таких підприємств.

Іноземний досвід підприємств залізничної галузі дає можливість з'ясувати основні підходи до формування статутних капіталів таких підприємств, зокрема за рахунок зосередження у них також об'єктів інтелектуальної власності. Такий підхід відображає практику капіталізації компаній за рахунок відображення у загальній вартості активів суб'єкта господарювання як майнових активів, так і нематеріальних. Можливість залучення немайнових активів, що

належать Укрзалізниці, досить активно обговорювалося декілька років перед тим, як було створено відповідний холдинг. Разом із тим ці активи так і не знайшли свого реального відображення в загальних активах компанії, хоча відповідні положення щодо ролі об'єктів права інтелектуальної власності у майновому комплексі Укрзалізниці було закріплено в установчих документах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. З-поміж значної кількості статей та інших видань, присвячених загальній характеристиці реформування залізничного транспорту, вкрай незначна увага приділена саме питанням формування та оцінки непрофільних, зокрема нематеріальних, активів на підприємствах галузі. Серед праць, присвячених окремим питанням оцінки об'єктів права інтелектуальної власності у процесі капіталізації, слід відмітити роботи таких учених, як О.Б. Бутнік-Сіверський, І.В. Бриль, П.О. Куцик, І.М. Дрогобицький, Г.В. Єршова, Ю.А. Плуґіна, Н.А. Чугрій, Г.В. Швець, І.В. Яцишина. Однак питання правового регулювання такої оцінки стосовно підприємств залізничного транспорту залишаються сьогодні малодослідженими.

Метою статті є визначення методологічних підходів до оцінки об'єктів інтелектуальної власності підприємств залізничного транспорту для урахування їх під час формування статутного капіталу з метою капіталізації таких підприємств.

Виклад основного матеріалу. Українська економіка, як і нормативне забезпечення діяльності підприємств та інших господарюючих суб'єктів, перебуває у стані перманентних трансформаційних процесів. Це зумовлено рядом зовнішніх та внутрішніх чинників, найбільш значущим із яких вже традиційно розглядається процес імплементації норм Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Положення цієї Угоди не оминули увагою і такі важливі сфери для життя людей, як транспортна галузь (зокрема, залізнична) та інтелектуальна власність. Так, для урегулювання відносин щодо використання об'єктів інтелектуальної власності Угода визначає дві пріоритетні цілі: спрощення створення і комерційного використання інновацій-

них продуктів, досягнення належного та ефективного рівня охорони і захисту прав інтелектуальної власності (ст.57). Для залізничної галузі (як і для інших видів транспорту) передбачено сприяння реструктуризації та оновлення транспортного сектору України і поступова гармонізація діючих стандартів та політики, що існує у ЄС (ст. 368). Тому врахування європейської практики щодо оцінки та внесення немайнових активів до статутного капіталу підприємств є важливим напрямом в процесі реформування сфери залізничного транспорту загалом.

Права інтелектуальної власності (немайнові активи) займають провідне місце у світових капіталах. Так, за останніми дослідженнями, витрати у розмірі 1% на розробку та впровадження нових або вдосконалених наявних технологій, процесів, приладів тощо, що відрізняються новими рішеннями чи знаннями, у країнах ОЕСР можуть дати ефект у вигляді приросту ВВП на 0,61% [10]. Сектор високотехнологічного виробництва забезпечує у різних країнах доволі суттєві обсяги ВВП (від 0,05% у Панамі до 13,8% у Тайваню) [8, с.19].

Найбільші світові компанії належать саме до технологічних суб'єктів підприємництва, діяльність яких сьогодні зосереджена саме у сфері новітніх технологій. За офіційними даними щодо цифрового розвитку, наприклад, у Китаї третину від ВВП формує саме цифрова економіка, яка широко застосовує технології інтернету речей, штучного інтелекту та Big data аналізу. Очевидно, що саме стрімкий розвиток технологій максимально створює можливості для розвитку компаній усіх галузей промисловості. Таким чином, провідна роль серед активів компаній в умовах сьогодні належить саме інтелектуальному капіталу. Саме за рахунок використання інноваційних об'єктів інтелектуальної власності досягається прибутковість та розвиток провідних економічних гігантів у світі. Тому формування вартості із урахуванням складника нематеріальних активів є поширеною практикою під час оцінки вартості компаній.

Зважаючи на кризовий стан, у якому перебуває сьогодні галузь залізничного транспорту, застосування нових технологій та їх належне врахування у структурі

вартості компанії створює умови для інноваційного розвитку галузі згідно з визначеними державою пріоритетами.

У липні 2019 року Уряд погодив Стратегію акціонерного товариства «Українська залізниця» [7; 9], якою окреслено 10 стратегічних ініціатив, серед яких реорганізація та реалізація непрофільних активів, що віднесено до сфери соціальної діяльності товариства. У всьому світі об'єкти інтелектуальної власності відносять до активів суб'єкта підприємництва, і дуже часто, попри те, що вона (інтелектуальна власність) не відображає профільний складник діяльності, все ж саме за рахунок впровадження нових процесів, винаходів, розробок тощо відбувається модернізація та розвиток компаній.

Використанням інтелектуальної власності в господарській діяльності з економіко-фінансових позицій є її комерціалізація, яка виникає на умовах договірних відносин. Саме комерціалізація інтелектуальної власності в умовах ринкових відносин вимагає розглядати її як товар і як капітал. Як товар інтелектуальна власність розглядається як нематеріальний актив, що використовується в будь-яких господарських операціях [5, с. 619].

Процес капіталізації комплексно відображає сутність власності у її правовому та економічному проявах для усіх складників, що формують реальну вартість підприємства. Якщо розглядати ті об'єкти інтелектуальної власності, що отримали належне правове оформлення у вигляді відповідних юридично значимих документів (товарних знаків, патентів, свідоцтв), то оцінка їхньої вартості, для врахування у складі статутного капіталу, здійснюється за виробленими практикою підходами, що базуються на діючих сьогодні правових нормах. Однак, якщо нематеріальні активи не набули такої форми охорони (ноу-хау, яке може включати талант, професійні навички і знання робочих ресурсів, системи і методи підготовки, технічні процеси, мережі поширення тощо), то виникають складнощі із розрахунком їхньої вартості, зважаючи на відсутність методики оцінки таких об'єктів. Але такі активи також можуть характеризуватися певною цінністю, і одночасно з цим їхню частку у забез-

печенні надходжень і прибутку для підприємства вирахувати доволі складно. Оцінка більшості нематеріальних активів потребує спеціальних навичок та професійної підготовки і має забезпечуватися у тому числі шляхом проведення ретельного попереднього аналізу юристами, економістами, бухгалтерами, патентознавцями та іншими спеціалістами, які займаються питаннями інтелектуальної власності.

Питання оцінки нематеріальних активів піднімаються у фахових працях вже протягом тривалого часу, однак, як засвідчує поточний стан нормативно-правового регулювання у цій сфері, відповідні пропозиції щодо удосконалення цього процесу не були належним чином сприйняті з боку законодавця. Так, ще у 2008 році у виданні «Біла книга-2. Інтелектуальна власність у інноваційній економіці України» було викладено дані експертної оцінки обсягів незареєстрованих нематеріальних активів на підприємствах України, які для підприємств залізничного та автомобільного транспорту були оцінені потенційно у 25–30 млрд дол. США. Крім того, авторами відзначено про неефективність діючої Методики оцінки майнових прав інтелектуальної власності, прийнятої Фондом державного майна України. Основною проблемою у її застосуванні є відсутність регуляторних актів, які розкривають її положення для втілення закладених підходів на практиці [1, с. 88–89]. І така ситуація не зазнала суттєвих змін для залізничної галузі і донині. Відповідно, за зміни підходів до управління підприємствами залізничної галузі [3] постають питання щодо необхідності врахування інтелектуальної власності під час визначення їхньої реальної вартості.

Нормативна документація, що створює необхідні регуляторні механізми для унормування відносин у цій сфері, на підприємстві «Українська залізниця» відсутня. І крім того, аналіз діючих законодавчих норм у сфері інтелектуальної власності та оцінки свідчить про необхідність розробки і впровадження додаткового правового інструментарію, який можна буде використати для докапіталізації акціонерного товариства. Проілюструємо це на прикладі такого об'єкта інтелектуальної влас-

ності, як торговельна марка (знаки для товарів і послуг). Передусім під час оцінки ринкової вартості майнових прав на торговельні марки (знаки для товарів і послуг), власником прав яких є АТ «Укрзалізниця», слід керуватися нормами Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» [6]. Стаття 7 цитованого закону передбачає обов'язковість проведення оцінки майна, у тому числі у таких випадках, як реорганізація, банкрутство, ліквідація державних, комунальних підприємств та підприємств (господарських товариств) з державною часткою майна (часткою комунального майна); визначення вартості внесків учасників та засновників господарського товариства, якщо до зазначеного товариства вноситься майно господарських товариств з державною часткою (часткою комунального майна). За таких умов є потреба у визначенні ринкової вартості майнових прав на об'єкти інтелектуальної власності (як складника нематеріальних активів) і, зокрема, торговельних марок (знаків для товарів і послуг), що можуть вноситися до статутного капіталу Укрзалізниці.

Визначення ринкової вартості здійснюється за певною процедурою. Чинне законодавство передбачає декілька етапів для визначення вартості майнових прав на торговельні марки (знаки для товарів і послуг) як активів суб'єкта господарювання державного або комунального сектору економіки. Попередній етап передбачає проведення інвентаризації, за результатом якої виявляються не відображені до цього у бухгалтерському обліку майнові права на торговельні марки (знаки для товарів і послуг). І таким чином проведення інвентаризації є невіддільним складником як процесу оцінки, так і безпосередньо капіталізації. Адже треба зрозуміти, які майнові права (тут йдеться про торговельні марки) належать саме Укрзалізниці, а не іншим фізичним чи юридичним особам (що також мало місце на практиці), строк дії цих прав тощо.

Під час визначення ринкової вартості майнових прав на торговельні марки (знаки для товарів і послуг) варто особливо наголосити, що змістовно вартість прав інтелектуальної власності і вартість прав на придбання або продаж прав інте-

лектуальної власності передбачають різні підходи для їх розрахунку, адже перша відображає величину затрат на створення та впровадження об'єкта інтелектуальної власності, а друга свідчить про цінність такого об'єкта під час його використання підприємством для отримання (збільшення) прибутків від своєї діяльності. При цьому фахівці особливо відмічають, що механізм формування вартості об'єкта інтелектуальної власності у процесі залучення їх у господарський оборот, зокрема в процесі придбання та їх використання, пов'язують з методами оцінки майна і майнових прав, які залежать від природи походження об'єкта інтелектуальної власності та завдання, які вирішує продавець / покупець, виходячи зі своєї стратегії та тактики на ринку. Водночас слід урахувати унікальність самого об'єкта інтелектуальної власності, як товару, що пов'язаний залежністю вартості об'єкта інтелектуальної власності з особливостями об'єкта, до якого пристосовується (прив'язується) об'єкт інтелектуальної власності (упровадження, використання, передача в лізинг тощо) [2, с. 64].

Під час розробки методики визначення ринкової вартості майнових прав на торговельні марки, які належать Укрзалізниці, необхідно враховувати такі особливості оцінки прав на зазначені об'єкти права інтелектуальної власності: нематеріальний, унікальний характер об'єкта оцінки – торговельної марки (знаку для товарів і послуг); фактичне використання торговельної марки (знаку для товарів і послуг), майнові права на яку оцінюються; витрати на виробництво і реалізацію продукції (робіт, послуг), що виготовляється (розповсюджується) з використанням торговельної марки (знаку для товарів і послуг); до таких товарів чи послуг слід віднести: інформаційні бюлетені; друковані видання; газети; друкарську продукцію; рекламування; опублікування рекламних текстів; наймання (орендування) місця на рекламу; послуги з розміщування рекламних матеріалів; наймання (прокат вагонів); послуги щодо експедитування (відправлення) вантажів; залізничне перевезення; наймання (прокат) зберігальних вмістищ; зберігання товарів; пасажирське перевезення; посередництво

у перевезенні, розвантажування вантажів; доставка вантажів; інформування щодо перевезення; доставка посилок; влаштування подорожей; перевезення вантажів у контейнерах; перевезення меблів; перевезення подорожувальників; попереднє замовлення місць на транспортних засобах; наймання вагонів; наймання контейнерів; забезпечення харчами і напоями; кав'ярні; кафетерії; ресторани; обмежувачі вантажів металеві для залізничних вагонів; вантажні піддони металеві; ворота металеві; залізничні стрілки; залізничні шпали металеві; залізні смуги; конструкції металеві; муфти (металеві вироби); опори металеві для електропередавальних ліній; вагонетки; вагони-рефрижератори; гальма до транспортних засобів; електродвигуни до наземних транспортних засобів; колеса до транспортних засобів; безалкогольні напої; мінеральні води (напої); фруктові напої безалкогольні та інші товари та послуги, щодо яких зареєстровані торговельні марки (знаки для товарів і послуг), права на які належать АТ «Укрзалізниця»), тобто можливі галузі та сфери її використання, найбільш вірогідну ємність і частку, яку ця торговельна марка (знак для товарів і послуг) може займати на ринку, об'єм і структуру інвестицій, необхідних для використання торговельної марки (знаку для товарів і послуг) у тій або іншій галузі чи сфері діяльності (рекламні витрати, витрати на маркетингові дослідження тощо); ризики освоєння і використання торговельної марки (знаку для товарів і послуг) у різних галузях чи сферах діяльності, зокрема ризики недосягнення економічних та цінних показників, ризики недобросовісної конкуренції та інші; можливість отримання і ступінь правової охорони (наприклад, торговельні марки (знаки для товарів і послуг) зареєстровані та існують свідоцтва на них); обсяг переданих прав щодо використання торговельної марки (знаку для товарів і послуг) та інших договорів щодо розпорядження майновими правами на такі об'єкти інтелектуальної власності; розмір та умови виплати винагороди за використання торговельної марки (знаку для товарів і послуг); інші чинники, що мають суттєвий вплив на ринкову вартість майнових прав на торговельні марки (знаки для товарів і послуг).

Саме ці питання мають розглядатися у процесі застосування відповідного методу оцінювання та під час прийняття рішення загалом щодо доцільності оцінювання майнових прав на торговельні марки (знаки для товарів і послуг), що належать АТ «Українська залізниця».

Висновки і пропозиції. З урахуванням наведених положень сьогодні, з метою сприйняття кращих практик капіталізації підприємств за рахунок потенціалу інтелектуального капіталу, необхідно розробити та впровадити методику оцінки об'єктів інтелектуальної власності на підприємствах залізничного транспорту задля виявлення об'єктів інтелектуальної власності (об'єктів промислової власності, об'єктів авторського права, об'єктів індивідуалізації, нетрадиційних об'єктів інтелектуальної власності), права на які належать Укрзалізниці чи мають бути оформлені на Укрзалізницю, з подальшою оцінкою нематеріальних активів, майнових прав тощо для забезпечення належного їх відображення у статутному фонді компанії. У процесі оціночної діяльності мають бути вирішені проблеми, пов'язані із комерційним використанням прав інтелектуальної власності, що належать підприємствам залізничної галузі, у тому числі: унормовано відносини щодо створення об'єктів інтелектуальної власності таких підприємств; упорядковано відносини щодо питання і оплати майнових прав на використання об'єктів інтелектуальної власності, створених поза Укрзалізницею; забезпечено правову охорону і правовий захист інтелектуальної власності; створено правове підґрунтя для комерційного використання інтелектуальної (промислової) власності як майна (нематеріальних активів) Укрзалізниці; вирішено питання щодо обліку інтелектуальної власності, зокрема: інвентаризація об'єктів інтелектуальної власності; підтвердження прав власності; оцінка інтелектуальної власності тощо.

Запроваджуючи такі заходи, можна забезпечити дослідження, ідентифікацію та врахування інтелектуального капіталу у процесі проведення поточної господарської діяльності. До того ж розробка методологічних засад щодо вирішення зазначених питань надасть можливість встановити прозору облікову політику майнових прав

інтелектуальної власності в активах підприємств інфраструктури Укрзалізниці, визначити їх оціночну вартість для подальшого ведення обліку доходів, витрат та фінансового результату від використання (комерціалізації) таких об'єктів.

Список використаної літератури:

1. Біла книга-2. Інтелектуальна власність у інноваційній економіці України. / О.В. Демяненко, А.В. Доровських, С.А. Кулаков, А. Лі, (упорядкування). Київ : Парламентське видавництво, 2008. 246 с.
2. Бутнік-Сіверський О. Теоретичні аспекти капіталізації майнових прав інтелектуальної власності з позиції домінанти неоекономіки. *Теорія і практика інтелектуальної власності*. № 1 (105). 2019 С.
3. Деякі питання акціонерного товариства «Українська залізниця» : Постанова Кабінету Міністрів України від 31 жовтня 2018 р. № 938. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/938-2018-%D0%BF>
4. Методичні рекомендації з визначення ринкової вартості торговельних марок, права на які належать Укрзалізниці : розроблені НДІ ІВ НАПрНУ. Київ, 2012. 14 с.
5. Право інтелектуальної власності : акад. курс : підруч. для студ. вищих навч. закладів / О.П. Орлюк, Г.О. Андрущук, О.Б. Бутнік-Сіверський та ін.; За ред. О.П. Орлюк, О.Д. Святоцького. Київ : Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. 696 с.
6. Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні : Закон України від 12.01.2001 р. № 3 2658-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2658-14>.
7. Про погодження Стратегії акціонерного товариства «Українська залізниця» на 2019-2023 роки: Розпорядження Кабінету міністрів України від 12 червня 2019 р. № 591-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/591-2019-%D1%80>
8. Стан інноваційної діяльності та діяльності у сфері трансферу технологій в Україні у 2018 році: аналітична довідка / Т.В. Писаренко, Т.К. Кваша та ін. Київ : УкрІНТЕІ, 2019. 80 с. URL: <https://mon.gov.ua/storage/app/media/innovatsii-transfer-tehnologiy/2019/07/03/stan-innov-diyaln-2018f.pdf>.
9. Стратегія акціонерного товариства «Українська залізниця» на 2019-2023 роки. URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-5-Typography%20\(%D1%83%D0%BA%D1%80\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-5-Typography%20(%D1%83%D0%BA%D1%80).pdf).
10. Begüm Erdil Şahin The Relationship Between R&D Expenditures and Economic Growth: Panel Data Analysis 1990-2013. URL: http://www.ekonomikyaklasim.org/eyc2015/userfiles/downloads/_Paper%20207.pdf

Semchyk V. O. Valuation of intellectual property of railway enterprises in Ukraine: legal basis

The article focuses on the main issues, arising during valuating the intellectual property of railway enterprises for the purpose of their accounting for further (re)capitalization. The current state of legal regulation of the rules of value determination of intellectual property of railway enterprises is characterized. Much attention was given to the peculiarities of the valuation of intangible assets; it was revealed that it was necessary to carry out professional preliminary analysis of the valuation methodology by specialists in the field of intellectual property, in particular lawyers, economists, accountants, patent experts, etc. It was concluded that the development and implementation of additional legal instruments regulating the determination of the intellectual property value of railway enterprises was needed. The necessity of such mechanisms is demonstrated by trademarks examples.

In order to identify the intellectual property objects that are owned by the railway enterprises or are to be registered as the property of such enterprises, it is proposed to develop and implement a methodology of the intellectual property valuation for such railway enterprises; thus, it will be possible to implement the best practices of capitalization of enterprises at the expense of the potential of intellectual capital. The development of the methodological basis, addressing these issues, will enable the implementation of a transparent policy of accounting of the intellectual property rights in the assets of railway enterprises. The need for the proper valuation of intangible assets, property rights, etc. for ensuring their correct display in the statutory capital of the company was mentioned. It is emphasized that in the process of valuation of the intangible assets, one needs to address the problems related to the commercial use of intellectual property rights owned by railway enterprises.

Key words: railway enterprises, capitalization, intangible assets, proprietary rights on intellectual property, trademarks.