

В. І. Похіленко, Е. П. Романова; за ред. П. Т. Саблука. – К.: ІАЕ УААН, 2004. – 126 с.

6. Бухгалтерський облік, контроль і аналіз: проблеми теорії та методології [Текст]: монографія / під заг. ред. Ф.Ф. Бутинця. – К., 2013. – 606 с.

7. Методичні рекомендації по застосуванню реєстрів бухгалтерського обліку, затверджено наказом Міністерства фінансів України від 29 грудня 2000 р. № 356 [Електронний ресурс]. – Верховна рада України, 2000. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

8. Рекомендації з організації та ведення бухгалтерського обліку за журнально-ордерною формою: Затв. наказом Міністерства аграрної політики України від 7 березня 2001 р. № 49 [Електронний ресурс]. – Верховна рада України, 2001. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

9. Методичні рекомендації щодо застосування реєстрів журнально-ордерної форми обліку для сільськогосподарських підприємств: Затв. наказом Міністерства аграрної політики України від 4 червня 2009 р. № 390 [Електронний ресурс]. – Верховна рада України, 2009. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

References

1. Zakon Ukrainy vid 16 lypnya 1999 roky № 996–XIV “Pro buhgalters’kiy oblik ta finansovy zvitnist’ v Ukraini” [Law of Ukraine of July 16, 1999 № 996–XIV “On accounting and financial reporting in Ukraine”] (1999). Verhovna rada Ukrainy. Available at: <http://www.rada.gov.ua>

2. Instruksiya po primeneniu edinoi zhurnalno-ordernoy formy schetovodstva, utverzhdena Ministerstvom finansov SSSR 8 marta 1960 goda № 63 [Instructions for use a single journal-order form of accounting, approved by the Ministry of finance of USSR dated March 8, 1960 № 63] (1987). Finance and statistics. Moscow, 108–115.

3. Bilukha, M. T. (2000). Teoriya buhgalters’kogo obliku [Theory of accounting]. Kyiv: KDTEU, 692.

4. Homyak, R. L. (Ed.) (2003). Buhgalters’kiy oblik v Ukraini [Accounting in Ukraine]. L’viv: NU “Lviv Polytechnic”, 820.

5. Kropyvko, M. F., Kozak, M. I., Pohilenko, V. I., Romanova, E. P.; Sablyk, P. T. (Ed.) (2004). Osnovy arhivno-komp’uternoï formy obliku [Basics of archival and computer form of accounting]. Kyiv : IAE Agrarian Sciences, 126.

6. Bytinets, F. F. (Ed.) (2013). Buhgalters’kiy oblik, kontrol’ i analiz: problemy teorii ta metodologii [Accounting, control and analysis: problems of theory and methodology]. Kyiv, 606.

7. Metodychni rekomendatsiyi po zastosuvannu registriv buhgalters’kogo obliku, zatverdzheno nakazom Ministerstva finansiv Ukrainy vid 29 grudnya 2000 roky № 356 [Methodical recommendations on the application of accounting registers, approved by the Ministry of finance of Ukraine by the order dated December 29, 2000, № 356] (2000). Verhovna rada Ukrainy. Available at: <http://www.rada.gov.ua>

8. Rekomendatsiyi z organizatsiyi ta vedennya buhgalters’kogo obliku za zhurnalno-ordernou formou, zatverdzheno nakazom Ministerstva agrarnoi polityiki Ukrainy vid 7 bereznya 2001 roky № 49 [Recommendations on the organization and keeping of accounting for journal-order form, approved by order of the Ministry of agrarian policy of Ukraine dated March 7, 2001, № 49] (2001). Verhovna rada Ukrainy. Available at: <http://www.rada.gov.ua>

9. Metodychni rekomendatsiyi schodo zastosuvannya registriv zhurnalno-ordernoy formy obliku dlya sil’s’kogospodars’kyh pidpryemstv, zatverdzheno nakazom Ministerstva agrarnoi polityiki Ukrainy vid 4 chervnya 2009 roky № 390 [Methodical recommendations on the application of registers of journal-order form of accounting for agricultural enterprises, approved by order of the Ministry of agrarian policy of Ukraine dated June 4, 2009, № 390] (2009). Verhovna rada Ukrainy. Available at: <http://www.rada.gov.ua>

Дата надходження рукопису 18.08.2015

Сук Петро Леонідович, доктор економічних наук, професор, кафедра бухгалтерського обліку і аудиту, Національний університет біоресурсів і природокористування України, вул. Героїв Оборони, 11, м. Київ, Україна, 03041

E-mail: sukpeter35@gmail.com

Омран Ахмад Мохаммад Аль-Іббіні, доцент, кандидат економічних наук, кафедра бухгалтерського обліку, Аль-Зайтонахський університет Йорданії, вул. Р. О. Вох 130, Амман, Йорданія, 11733

УДК 330.131.7:656.2

DOI: 10.15587/2313-8416.2015.50689

УДОСКОНАЛЕННЯ КЛАСИФІКАЦІЇ НЕРУХОМОГО МАЙНА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

© **В. В. Масалигіна**

Узагальнено класифікаційну структуру нерухомого майна залізничного транспорту. Визначено, що в нерухомому майні залізничного транспорту існують будівлі практично всіх сегментів ринку нерухомості. Визначено особливості нерухомості залізничного транспорту та удосконалено класифікацію нерухомого майна залізничного транспорту в частині комерційної нерухомості. Встановлено, що запропоновані класифікаційні ознаки можуть бути основою для прийняття рішень про рівень управління комерційною нерухомістю

Ключові слова: *нерухоме майно, нерухомість, комерційна нерухомість, класифікація, нерухоме майно залізничного транспорту*

The classification structure of real estate of railway transport was generalized. It was established that in real estate of railway transport are buildings of almost all segments of the real estate market. The features of the real estate of railway transport are defined and classification of the real estate of railway transport of the commercial real estate was improved. It was found that the proposed classification features can serve as a basis for making decisions about the level of commercial real estate management

Keywords: real estate, real property, commercial real estate, classification, real estate of railway transport

1. Вступ

У відповідності до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки [1] та Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [2], в Україні здійснюється процес реформування однієї із важливіших галузей економіки – залізничного транспорту, роль якого в державі визначається тим, що він безпосередньо забезпечує функціонування національної економіки, взаємодію та тісний зв'язок і розвиток усіх її галузей.

Залізнична галузь має значну низку специфічних особливостей, пов'язаних із забезпеченням транспортного процесу, структурою її нерухомості.

Характерними ознаками нерухомості залізничного транспорту є специфічність конструктивних рішень, великі розміри, направленість її на безпосереднє обслуговування, ремонт, зберігання вагонів, локомотивів і багатьох інших основних і допоміжних засобів забезпечення процесу перевезень. Дана специфіка вказує на потреби в цій нерухомості тільки для сфери залізничної галузі.

На прикладі нерухомого майна залізничного транспорту, нерухомість можна розглядати, поперше, як споживацьку вартість, що задовольняє особисті потреби людини в транспортних послугах; по-друге, як чинник виробництва у формі основних виробничих засобів для забезпечення процесу перевезень; по-третє, як джерело доходу, призначене для ведення бізнесу і який крім природних властивостей повинен володіти суспільними властивостями, тобто здатністю задовольняти, як будь-який товар, суспільні потреби.

Тому, вважається за доцільне узагальнення та удосконалення існуючих класифікаційних ознак нерухомого майна залізничного транспорту, що обґрунтовано його багатофункціональністю та складною інфраструктурою галузі.

2. Аналіз літературних даних та постановка проблеми

В літературі з питань економіки нерухомості в ролі ознак класифікації використовуються різні характеристики.

Так, в якості основної класифікаційної ознаки багато учених виділяють природні та штучні об'єкти нерухомості [3].

А. Б. Крутик, М. А. Горенбургов та Ю. М. Горенбургов пропонують використовувати наступні критерії: призначення об'єктів (виробничого призначення, культурно-побутові, обслуговуючі, житлові); щодо будівель – кількість поверхів, вид будівельного

матеріалу, температурний режим, вид освітлення, систему обігу повітря, капітальність, строк служби. Далі вони відмічають, що за подібною схемою можна здійснювати класифікацію споруд, багаторічних насаджень, тощо [4].

В. Ресін та І. Владимірова вважають за доцільне для співставлення нерухомості, що знаходиться в різних країнах, використовувати наступні класифікаційні ознаки: функціональне призначення; місце розташування; типи об'єктів нерухомості, що задовольняють різноманітні потреби [5].

А. В. Татарова наводить наступну класифікацію нерухомості: за характером використання; за цілями володіння; за ступенем спеціалізації; за ступенем готовності до експлуатації; за можливістю відтворення у натуральній формі [6].

В інших наукових роботах [7–9] запропоновано додаткові класифікаційні ознаки.

Дж. Ст. Міль [10] свідчить, що цілі наукової класифікації досягаються краще за все тоді, коли об'єкти дослідження поділяються на групи за максимальною кількістю критеріїв, причому насамперед за тими критеріями, які є найважливішими для об'єктів дослідження. Таким чином, питання вибору класифікації зводиться до вибору найбільш істотних ознак класифікації. Очевидно, що класифікація для цілей оцінки має базуватися на характеристиках, які впливають на величину вартості об'єктів нерухомості.

З іншого боку, А. Маршал відзначає, що прийнятність тієї чи іншої класифікації визначається умовами конкретного часу. Він навіть стверджує, що “критерії, найбільш важливі на одній стадії економічного розвитку, можуть на іншій стадії виявитися серед найменш важливих, а іноді і взагалі непридатними” [11]. Таким чином, класифікація визначається конкретними умовами місця і часу.

Саме тому жодну конкретну класифікацію не можна визнати як остаточну, як незмінну для різних об'єктів управління та оцінки в різних умовах економічного середовища. Кожна класифікація може бути доповнена в залежності від мети дослідження.

3. Ціль та задачі дослідження

Проведені дослідження ставили за мету проаналізувати особливості нерухомості залізничного транспорту та удосконалити класифікацію нерухомого майна залізничного транспорту в частині комерційної нерухомості, за рахунок додання ознак «за необхідністю додаткових інвестицій для комерційного її використання» та «за потенційним річним чистим операційним доходом», що дозволить приймати більш обґрунтовані рішення з управління нерухомістю залізничного транспорту.

4. Визначення особливостей нерухомості залізничного транспорту та удосконалення класифікації нерухомого майна залізничного транспорту

Як зазначалося вище, нерухоме майно залізничного транспорту є багатофункціональним і відображає складну інфраструктуру галузі. На основі Класифікатора нерухомого майна залізничного транспорту (КМЗТ) та класифікації державного майна, затвердженої Фондом державного майна України, складено класифікаційну структуру нерухомого майна підприємств залізничного транспорту, яка наведена на рис. 1.

Через масштабність і багатофункціональність інфраструктури залізничного транспорту їй належить велика кількість будівель різного призначення. Можна зробити висновок про те, що в нерухомому майні залізничного транспорту існують будівлі практично всіх сегментів ринку нерухомості (виробничі, допоміжні, цивільні будівлі і споруди), в яких можна здійснювати виробничу, комерційну, соціальну і іншу діяльність, направлену на отримання доходу, зростання перевезень і надання послуг, соціальну підтримку працівників і інші потреби залізничної галузі.

Більш успішному дослідженню нерухомості сприяє класифікація об'єктів нерухомості за різними типами та ознаками.

Частина об'єктів характеризується технічними особливостями – підвищеною висотою поверху (локомотивні депо), конфігурацією земельної ділянки (залізничні колії), конструктивними будовами (платформи, естакади, об'єкти водопостачання).

Відзначене вище дозволило російським вченим С. В. Коланькову та В. С. Меркушеві [12] поділити всі об'єкти нерухомого майна залізничного транспорту на три групи, кожна з яких вимагає застосування своєї процедури управління та оцінки й техніки розрахунків.

До першої групи варто віднести об'єкти, що безпосередньо беруть участь у перевізному процесі, у відношенні яких установлений законодавча заборона на приватизацію, що мають всі ознаки природної монополії й специфічна конструктивна будова - наприклад, магістральні шляхи, станції, об'єкти інфраструктури залізничного транспорту.

До другої групи ученими віднесено [12] об'єкти, які можуть бути продані на ринку, але в силу своїх конструктивних або технічних особливостей (наприклад, конфігурації земельної ділянки), не припускають зміни форми використання новим власником. До цієї групи відносяться, наприклад, під'їзні залізничні колії, платформи, естакади, будинки локомотивних і вагонних депо.

Третю групу становлять об'єкти, що не мають яких-небудь обмежень відносно їх включення в ринковий оборот. До цієї групи можна віднести, наприклад, житлові будинки, адміністративні будинки, склади, типові виробничі цехи.

Як зауважено у [12], в кожній класифікаційній групі можна окремо виділити також земельні ділянки. Зокрема, до першої класифікаційної групи відносяться ділянки, зайняті смугою відводу магістральних шляхів залізниць.

Автори відзначають також, що склад об'єктів кожної групи не є стабільним і варіюється залежно від активності ринку й зміни законодавчих актів.

Масштаби нерухомого майна залізничного транспорту та його багатофункціональність потребують здійснення конкретних управлінських рішень щодо раціонального розпорядження ним і ефективного використання.

Нерухоме майно знаходиться в певних службах. Розрізняють наступні служби основної діяльності залізниць: перевезень, вантажної і комерційної роботи, пасажирська, локомотивного господарства, вагонного господарства, колії, цивільних споруд, водопостачання і водовідведення, матеріально-технічного забезпечення та ін.

За видами усе нерухоме майно залізниць розділяють на земельні ділянки, будівлі, споруди, приміщення та інше нерухоме майно.

Ця класифікація може бути застосована і для нерухомості залізничної галузі України.

Класифікація будівель залізничного транспорту запропонована у дисертації С. М. Гончар [13]. Усі будівлі діляться на три великі групи: залізничні, будівлі промислових підприємств і цивільні. Кожна група у свою чергу підрозділяється на види залежно від їх призначення і цільового використання. Серед залізничних об'єктів виділяються в основному виробничі, допоміжні, підсобні і обслуговуючі будівлі і споруди (цехи, майстрові, технічні контори, котельні, компресорні станції і так далі). Група цивільні будівлі ділиться на житлові, громадські і обслуговуючі будівлі, а група промислові будівлі ділиться на виробничі, допоміжні, підсобні і складські будівлі і споруди [13].

Але, оскільки для прийняття рішень з управління нерухомістю найбільш важливою класифікаційною ознакою є поділ нерухомості на операційну та комерційну, то вважаємо за доцільне додати дві ознаки класифікації комерційної нерухомості – за необхідністю додаткових інвестицій для комерційного її використання та за потенційним річним чистим операційним доходом (ЧОД) (рис. 2).

За потенційним річним чистим операційним доходом від використання комерційні об'єкти пропонуємо розділити на невисоко доходну ($\text{ЧОД} \leq 100$ мінімальних зарплат) та високодоходну нерухомість ($\text{ЧОД} \geq 100$ мінімальних зарплат). Розмір мінімальної заробітної плати згідно з законодавством України з 01.01.2015 по 30.11.2015 р.

Отже, ЧОД у розмірі 100 мінімальних зарплат складе:

$$\text{ЧОД} = 1218 \text{ грн} \times 100 = 121800 \text{ грн або } 121,8 \text{ тис. грн.}$$

Відмінність запропонованої ознаки «За необхідністю додаткових інвестицій для комерційного її використання» від вже існуючої в літературі ознаки «Готовність до використання» полягає в тому, що ознака «готовність до використання» має сутність – використання будь-яким способом (для отримання доходу, для забезпечення отримання доходу, для експлуатації некомерційної нерухомості – наприклад,

школи), а пропонується ознака призначена лише для комерційної нерухомості, яка повинна приносити дохід. При цьому мається на увазі «готовність до використання» – нерухомість, яка готова до використання тим способом, для якого вона призначена (наприклад, квартира на 1-му поверсі – для проживання людей, або склад – для зберігання матеріальних ціннос-

тей), а за пропонуваною ознакою ця ж нерухомість може бути не готова для комерційного використання і потребувати додаткових інвестицій (та ж сама квартира на 1-му поверсі на «червоній лінії» – для використання її в якості офісу, магазину, стоматологічного кабінету тощо необхідно зробити окремий вхід та, можливо, перепланування).

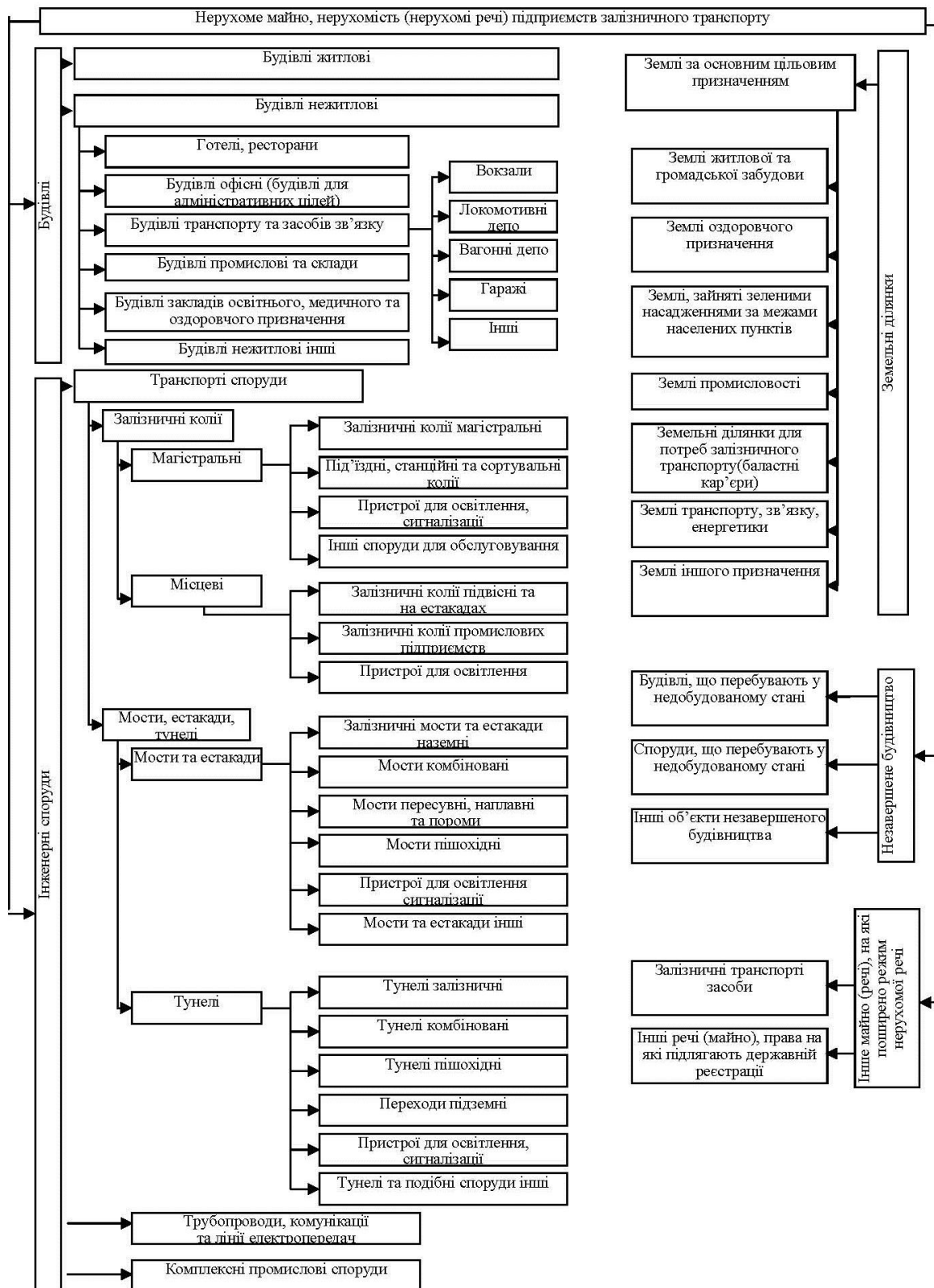


Рис. 1. Класифікаційна структура нерухомого майна підприємств

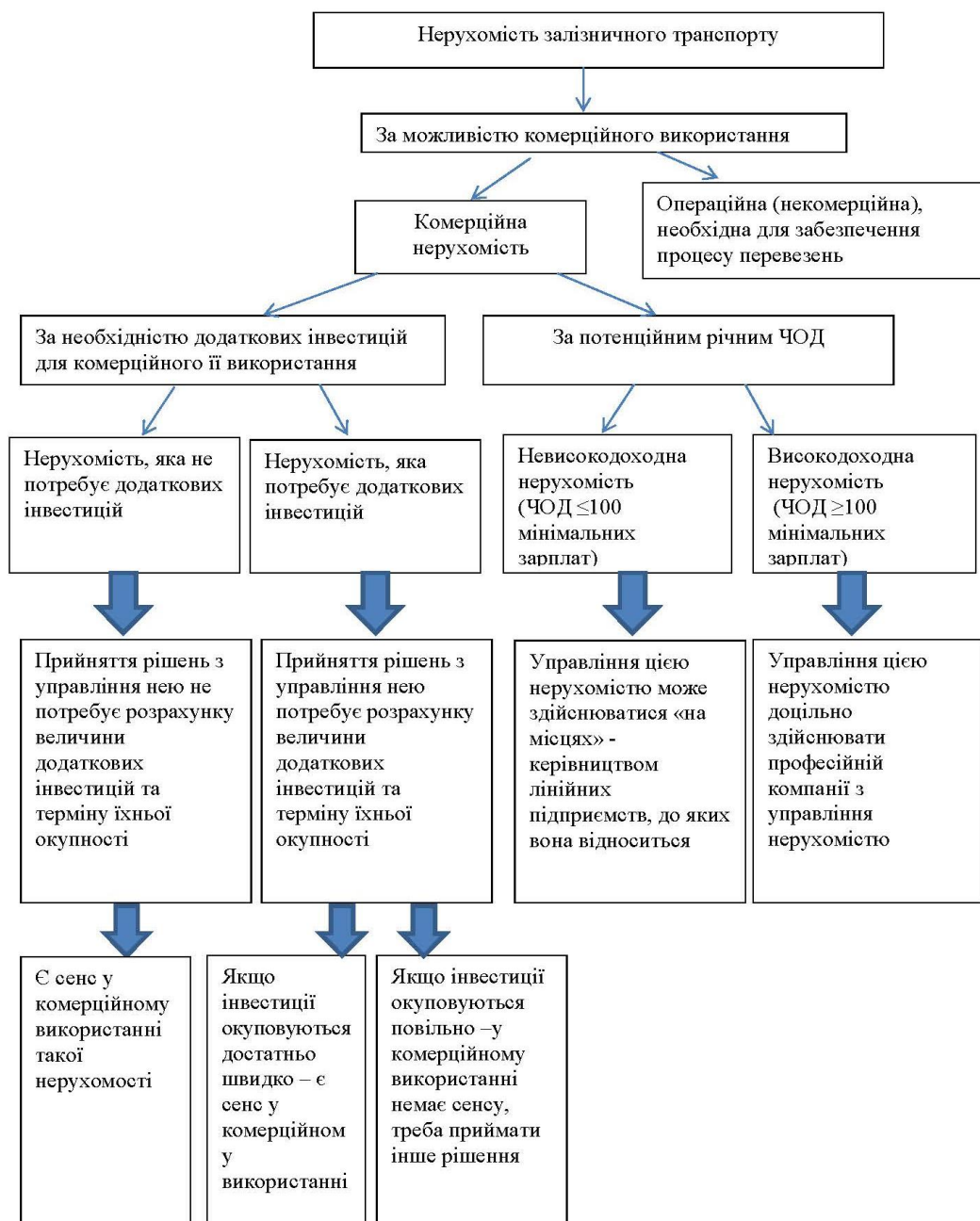


Рис. 2. Фрагмент класифікації нерухомості залізничного транспорту за новими ознаками для комерційної нерухомості (розроблено автором)

Отже, за пропонованою ознакою це нерухомість, потребує додаткових інвестицій для її комерційного використання; так само приміщення складу може потребувати додаткових інвестицій для забезпечення отримання доходу – можливо, додаткові стелажі або утеплення, в залежності від специфіки товарів, які будуть зберігатися в ньому).

5. Результати досліджень

Таким чином, пропоновані класифікаційні ознаки призначені для полегшення процесу прийняття рішень з управління нерухомістю залізничного транспорту, хоча вони можуть застосовуватися не тільки на залізничному транспорті, а і в будь-якій галузі економіки.

Пропоновані нами нові класифікаційні ознаки для нерухомості залізничного транспорту, наведені

вище, будуть основою для прийняття рішень про рівень управління комерційною нерухомістю (на рівні професійної управляючої компанії – наприклад, готельний комплекс, санаторій тощо або на рівні лінійного підприємства – наприклад, частина приміщення будівлі вокзалу, яку можна здавати в оренду, підвальні приміщення тощо).

6. Висновки

Проведеним дослідженням узагальнено класифікаційну структуру нерухомого майна підприємств залізничного транспорту, встановлено що нерухоме майно залізничного транспорту є багатофункціональним і відображає складну інфраструктуру галузі, масштабність якої потребує великої кількості будівель різного призначення, визначено, що в неру-

хомому майні залізничного транспорту існують будівлі практично всіх сегментів ринку нерухомості (виробничі, допоміжні, цивільні будівлі і споруди), в яких можна здійснювати виробничу, комерційну, соціальну і іншу діяльність, направлену на отримання доходу, зростання перевезень і надання послуг, соціальну підтримку працівників і інші потреби залізничної галузі, які потребують здійснення конкретних управлінських рішень щодо раціонального розпорядження ним і ефективного використання.

Визначено особливості нерухомості залізничного транспорту та удосконалено класифікацію нерухомого майна залізничного транспорту в частині комерційної нерухомості, в якій, на відміну від існуючих, додані ознаки «за необхідністю додаткових інвестицій для комерційного її використання» та «за потенційним річним чистим операційним доходом», що дозволить приймати більш обґрунтовані рішення з управління нерухомістю залізничного транспорту (хоча ці ознаки можуть застосовуватися і для будь-якої комерційної нерухомості у будь-якій галузі економіки).

Таким чином, запропоновані нові класифікаційні ознаки також будуть основою для прийняття рішень про рівень управління комерційною нерухомістю (на рівні професійної управляючої компанії або на рівні лінійного підприємства залізничного транспорту).

Література

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки [Електронний ресурс]. – Затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009, № 1390. В редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26.10.2011, № 1106. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/>
2. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>
3. Асаул, А. Н. Экономика недвижимости [Текст]: учебник / А. Н. Асаул; 2-е изд. – СПб.: Питер, 2010. – 621 с.
4. Крутик, А. Б. Экономика недвижимости [Текст]: учеб. пос. / А. Б. Крутик, Ю. М. Горенбург, М. А. Горенбург. – СПб.: Лань, 2000. – 478 с.
5. Экономика недвижимости [Текст]: учеб. пос. / под ред. В. И. Ресин; 2-е изд. – М.: Дело, 2000. – 328 с.
6. Татарова, А. В. Оценка недвижимости и управление собственностью [Текст]: учеб. пос. / А. В. Татарова. – Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2003. – 70 с.
7. Игнатов, Л. Л. Экономика недвижимости [Текст]: учеб.-метод. пос. / Л. Л. Игнатов; 3-е изд., испр. и доп. – М.: МГТУ им. Н. Э. Баумана, 2003. – 168 с.
8. Асаул, А. М. Економіка нерухомості [Текст]: навч. пос. / А. М. Асаул, В. І. Павлов, І. І. Пилипенко, Н. В. Павліха, І. В. Кривов'язюк. – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004. – 350 с.

9. Гненний, О. М. Методи оцінки майна та майнових прав в Україні [Текст]: монографія / О. М. Гненний. – Дніпропетровськ: Вид-во Маковецький, 2012. – 264 с.

10. Милль, Д. С. Система логики силлогистической и индуктивной: изложение принципов доказательства в связи с методами научного исследования [Текст] / Дж. Ст. Милль; пер. с англ.; под ред. В. Н. Ивановского, В. К. Финна; 5-е изд., испр. и доп. – Москва: СССР, 2011. – 828 с.

11. Маршалл, А. Принципы экономической науки [Текст] / А. Маршалл. – Москва: Бизнеском, 2010. – 254 с.

12. Коланьков, С. В. Оценка рыночной стоимости и эффективности сделок с недвижимостью железнодорожного транспорта [Текст] / С. В. Коланьков, В. С. Меркушева. – Москва: Маршрут, 2006. – 277 с.

13. Гончар, С. Н. Повышение эффективности использования имущества непрофильной сферы железнодорожного транспорта [Текст]: автореф. дисс. ... канд. экон. наук / С. Н. Гончар. – ДГУПС. Хабаровск, 2006. – 22 с.

References

1. Derzhavna cil'ova programa reformuvannya zaliznichnogo transportu na 2010–2019 roki (2011). Zatverdzhena postanovoyu Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 16.12.2009, № 1390. V redakcii postanovi Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 26.10.2011, № 1106. Available at: <http://zakon1.rada.gov.ua/>
2. Zakon Ukrainy «Pro osoblivosti utvorennja publichnogo akcionernogo tovaristva zaliznichnogo transportu zagal'nogo koristuvannja». Available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>
3. Asaul, A. N. (2010). Jekonomika nedvizhimosti. Second edition. Sankt-Peterburg: Piter, 621.
4. Krutik, A. B., Gorenburgov, Ju. M., Gorenburgov, M. A. (2000). Jekonomika nedvizhimosti. Sankt-Peterburg: Lan', 478.
5. Resin, V. I. (Ed.) (2000). Jekonomika. Second edition. Moscow: Delo, 328.
6. Tatarova, A. V. (2003). Ocenka nedvizhimosti i upravlenie sobstvennost'ju. Taganrog: Izd-vo TRTU, 70.
7. Ignatov, L. L. (2003). Jekonomika. Third edition. Moscow: MG TU im. N. Je. Bauman, 168.
8. Asaul, A. M., Pavlov, V. I., Pilipenko, I. I., Pavliha, N. V., Krivov'jazjuk, I. V. (2004). Ekonomika neruhomosti. Kyiv: IVC Derzhkomstatu Ukraini, 350.
9. Gnennij, O. M. (2012). Metodi ocinki majna ta majnovih prav v Ukraini. Dnepropetrovsk: Vid-vo Makovec'kij, 264.
10. Mill', D. S., Ivanovskogo, V. N., Finna, V. K. (Eds.) (2011). Sistema logiki sillogisticheskoi i induktivnoj: izlozhenie principov dokazatel'stva v svjazi s metodami nauchnogo issledovanija. 5-e izd., ispr. i dop. Moscow: USSR, 828.
11. Marshall, A. (2010). Principy jekonomicheskoi nauki. Moscow: Bizneskom, 254.
12. Kolan'kov, S. V., Merkusheva, V. S. (2006). Ocenka rynochnoj stoimosti i jeffektivnosti sdelok s nedvizhimost'ju zheleznodorozhnogo transporta. Moscow: Marshrut, 277.
13. Gonchar, S. N. (2006). Povyshenie jeffektivnosti ispol'zovanija imushhestva neprofil'noj sfery zheleznodorozhnogo transporta. DGUPS. Habarovsk, 22.

*Рекомендовано до публікації д-р економ. наук Кірдіна О. Г.
Дата надходження рукопису 14.08.2015*

Масалигіна Вікторія Володимирівна, старший викладач, кафедра управління державними і корпоративними фінансами, Український державний університет залізничного транспорту, пл. Фейербаха, 7, м. Харків, Україна, 61050
E-mail: vvm2014@rambler.ru