

УДК 330.131.7:656.2

КЛАСИФІКАЦІЯ ВИДІВ ВИКОРИСТАННЯ ОБ'ЄКТІВ НЕРУХОМОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

В.В. Масалигіна

Український державний університет залізничного транспорту, Харків, Україна

Масалигіна В.В. Класифікація видів використання об'єктів нерухомості залізничного транспорту.

В статті визначено вимоги до складання класифікацій. Проведено критичний аналіз існуючих підходів до класифікації видів використання об'єктів нерухомості залізничного транспорту. Розроблено класифікацію видів використання об'єктів нерухомості, яку адаптовано до специфіки залізничного транспорту за рахунок виділення класифікаційних ознак: за можливістю зміни способу використання; за ефективністю використання; за шляхом отримання ефекту від використання. Доведено, що розроблена класифікація видів використання об'єктів нерухомості може бути підґрунтям при прийнятті рішень щодо управління як операційною, так і комерційною нерухомістю залізничного транспорту.

Ключові слова: залізничний транспорт, види використання об'єктів нерухомості, класифікація

Масалыгина В.В. Классификация видов использования объектов недвижимости железнодорожного транспорта.

В статье определены требования к составлению классификаций. Проведен критический анализ существующих подходов к классификации видов использования объектов недвижимости железнодорожного транспорта. Разработана классификация видов использования объектов недвижимости, адаптированная к специфике железнодорожного транспорта за счет выделения классификационных признаков: по возможности изменения способа использования; по эффективности использования; по пути получения эффекта от использования. Доказано, что разработанная классификация видов использования объектов недвижимости может быть основой при принятии решений по управлению как операционной, так и коммерческой недвижимостью железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, виды использования объектов недвижимости, классификация

Masalygina V.V. Classification of real estate use of rail transport.

The article defines the requirements for drawing up the classifications. The critical analysis of existing approaches to the classification of the use of rail transport properties. The classification uses of properties adapted to the specificity of rail transport by allocating classifications: possible changes in the method of use; for efficiency; on the path to the effect of the use. It is proved that the developed classification of use properties can be the basis for decision-making for managing both operational and commercial real estate rail.

Keywords: railway transport, uses real estate, classification

Залізничний транспорт один з найбільших власників нерухомості в країні. Галузі належать десятки тисяч: квадратних кілометрів земельних ділянок, штучних споруд, будівель загальною площею в кілька мільйонів квадратних метрів. Близько 90% основних засобів залізничного транспорту має виробниче призначення. При цьому в загальній вартості виробничих основних фондів близько половини займають земляне полотно, штучні споруди та верхня будова колії, третина припадає на транспортні засоби, близько 5% – на будівлі, решта – машини, обладнання та ін. Тобто, об'єкти нерухомості складають більше половини всіх основних фондів галузі. У ході реформування галузі цілеспрямованій зміни підлягає вся майнова база залізничного транспорту, оскільки вона є основою здійснення всіх видів перевезень.

В умовах реструктуризації залізничного транспорту доводиться вирішувати багато проблем як організаційного так і практичного характеру. Серед них проблема оцінки та ефективного використання об'єктів нерухомості займає особливе місце, оскільки без урахування цих понять неможливо визначити розміри підприємств транспорту, їх ринкову вартість, здійснювати їх функціонування.

В рішенні проблем ефективного використання і оцінці об'єктів нерухомості залізничного транспорту важливе місце посідають питання виявлення можливих видів їх використання.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Слід відзначити, що проблеми класифікації нерухомого майна, управління нерухомістю, оцінки ефективності управління нерухомістю, взаємодії власника та управляючого нерухомістю постійно знаходяться у колі наукових інтересів вітчизняних та зарубіжних вчених: А. Асаула [1], І. Балабанова [2], Б. Волкова [3], О. Гненного [4], С. Гончар [5], С. Коланькова [6], О. Крутика [7], М. Макаренка [8], І. Моруса [9], І. Петручені [10], В. Ресіна [11], А. Татарової [12]. Проте, питання, які стосуються розробки класифікації видів використання об'єктів нерухомості, яку адаптовано до специфіки залізничного транспорту залишаються недостатньо вирішеними.

Метою статті є розробка теоретико-методичних підходів до класифікації видів використання об'єктів нерухомості залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження

В економічній літературі виділяють два основні методи класифікації нерухомості: ієрархічний та фасетний.

Ієрархічний метод класифікації – це послідовне (за ступенями) розділення множини об'єктів нерухомості на залежні одна від одної групи. На кожному ступені класифікації утворюються різноманітні групи, при цьому глибина класифікації (число ступенів) може бути різною. Наприклад, виробничі будівлі за кількістю поверхів поділяються на одно-, дво- та багатоповерхові (перший ступінь). Останні, в свою чергу, за освітленням поділяються наступним чином: з природним, штучним та поєднаним освітленням (другий ступінь) і так далі.

Фасетний метод класифікації передбачає паралельний розподіл множини об'єктів нерухомості на незалежні групи (види, підвиди) та має наступні особливості: наявність лише одного ступеня класифікації, проведення розподілу множини об'єктів за різними ознаками, висока інформаційна насиченість. (Під ознакою класифікації розуміють найбільш суттєві і практично важливі якості та характеристики об'єктів, що слугують основою для їх групування чи розподілу. При загальній класифікації нерухомого майна ступінь дроблення може обмежуватися, виходячи з принципу розумної доцільності, достатнього для поглибленого аналізу стану об'єктів і їх ринкової оцінки [10]).

Класифікацію проводять, використовуючи наступні чотири правила поділу обсягу понять.

1) В одній і тій же класифікації необхідно застосовувати одну ту ж саму основу.

2) Співмірності поділу – сума членів (видів, різновидів, груп) класифікації повинна дорівнювати обсягу досліджуваного класу.

3) Члени класифікації повинні взаємно виключати один одного, тобто не перетинатися.

4) Безперервність і послідовність підрозділу на види, підвиди і т. д. [10].

Класифікація видів використання об'єктів нерухомості залізничного транспорту запропонована російськими ученими Коланьковим С.В. та Меркушевою В.С. у монографії [6, С. 234].

На думку авторів, можна виділити три основних види використання об'єктів нерухомості залізничного транспорту, що забезпечується: одержанням додаткового доходу з внеском нерухомого майна у вигляді частки до статутного капіталу; одержанням додаткового доходу без внеску нерухомого майна у вигляді частки до статутного капіталу; зниженням витрат.

У першому випадку одержати додатковий дохід залізниця може за рахунок здійснення наступних операцій: укладанням угоди про сумісну діяльність; укладанням угоди про заснування юридичної особи.

Угода про сумісну діяльність може бути здійснена шляхом укладання угоди простого товариства, що являє собою об'єднання фізичних

або юридичних осіб, які зобов'язуються з'єднати свої внески і сумісно діяти без заснування юридичної особи для одержання прибутку чи досягнення іншої мети, яка не суперечить діючому законодавству. При цьому учасниками угоди можуть бути лише тільки індивідуальні підприємці або комерційні організації.

Особливість угоди простого товариства є в тому, що при її укладанні не виникає суб'єкта прав, і, контракти укладаються від імені усіх товаришів. Внеском кожного з них визначаються: майно, гроші, професійні знання, вміння, ділові зв'язки та репутація.

Угода простого товариства дозволяє вирішувати різноманітні задачі і досягати багатьох цілей – підприємницьких, інвестиційних, інвестиційно-комерційних і некомерційних тощо.

Укладання угоди про заснування юридичної особи передбачає створення господарських товариств з різними ступенями відповідальності. Як і в першому випадку, прибуток між учасниками розподіляється пропорційно вартості внесків.

Другий вид використання об'єктів нерухомості залізничного транспорту, що забезпечується одержанням додаткового доходу без внеску до статутного капіталу, може бути здійснено шляхом: оренди; продажу; договору коштовного надання послуг; іпотеки; подальшої експлуатації.

За угодою оренди орендодавець зобов'язується надати орендарю майно за плату у термінове користування. Доходи, які одержані орендаром, є його власністю.

Продаж нерухомого майна залізниці з дозволу Укрзалізниці іншому власнику за ринковою ціною, має цілі одержання додаткового прибутку і зниження експлуатаційних витрат.

За Договором коштовного надання послуг виконавець особисто повинен по завданню замовника надати послуги, а замовник дає зобов'язання заплатити за ці послуги за встановлені умови і терміни.

Іпотека, як різновид одержання додаткового доходу без внеску до статутного капіталу, може бути використана на залізниці у відповідності до діючих законів та з дозволу Комітету з Держмайна України за поданням Укрзалізниці.

Третій вид використання об'єктів нерухомості забезпечується зниженням витрат за рахунок: передачі майна з балансу на баланс; консервації; ліквідації; зберігання (використання під склади); угоди безкоштовного користування.

Дана класифікація наведена на рис. 1.

Як бачимо, ця схема не відповідає сутності класифікації, тобто, «Одержання додаткового доходу із внесенням нерухомого майна у вигляді частки (внеску) у статутний капітал», «Одержання додаткового доходу без внесення нерухомого майна у вигляді частки (внеску) у статутний капітал», «Скорочення витрат (економія собівартості)» – це не види використання, а наслідки певних типів використання об'єктів нерухомості.

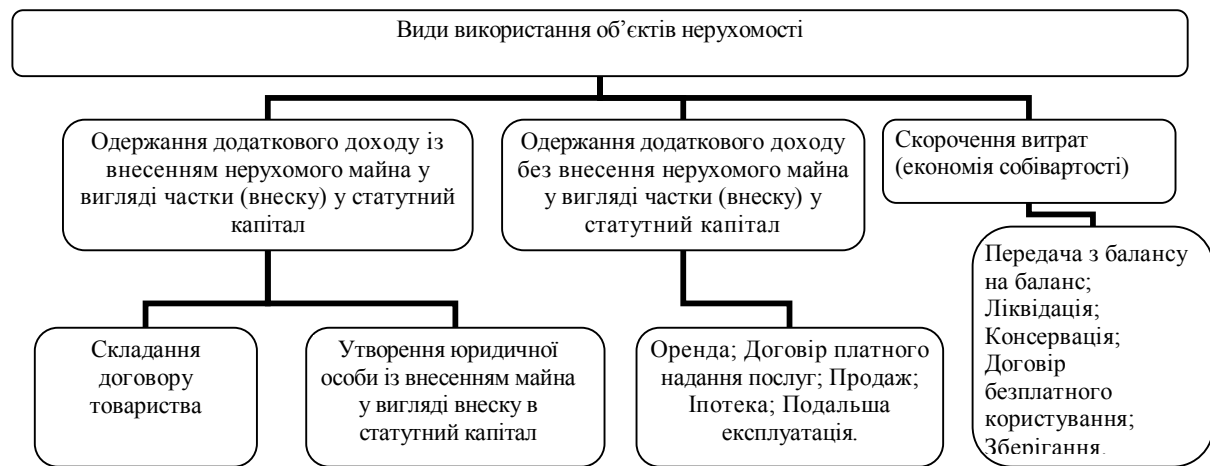


Рис. 1. Класифікація видів використання нерухомості [6, С. 234]

Наведена схема не має ознак ні ієрархічного, ні фасетного методу класифікації. Тому наведена на рис. 1 схема не є класифікацією.

С.М. Гончар [5, С. 9] у своїй дисертації виділила нерухомість залізничного транспорту, яка необхідна для основних виробничих процесів

(ефективну), нерухомість, необхідну для допоміжних процесів (ефективну) та нерухомість, яка не має цінності для галузі (неефективну), які доцільно, на погляд дослідниці, продати, або репрофілювати, передати в муніципальну власність або ліквідувати (див. рис. 2).



Рис. 2. Види ефективного використання нерухомого майна залізничного транспорту [5, С. 9]

С.М. Гончар відмічає, що для підвищення ефективності використання підприємств і організацій непрофільної сфери діяльності (допоміжні процеси і підрозділи, що не мають цінності для галузі), що здійснюють господарське використання нерухомості залізничного транспорту, можливе застосування оренди, лізингу, аутсорсинга. Виведення підприємств із структури транспорту припускає наступні способи: передача в муніципальну власність, репрофілювання, продаж, ліквідація.

Ця класифікація лише за однією ознакою – ступенем ефективності використання об'єктів нерухомості залізничного транспорту – є неповною.

Запропонована нами класифікація видів використання об'єктів нерухомості залізничного транспорту наведена на рис. 3.

Отже, за можливістю зміни способу використання об'єкти нерухомості залізничного

транспорту можна розділити на об'єкти з постійним типом використання. Це операційна нерухомість, наприклад, верхня будова колії, вагони, локомотиви, мости, споруди лінійних підприємств тощо, зміна способу використання яких є недоцільною і в ряді випадків неможливою. Хоча у 1990-ті роки були випадки, коли вагони використовували як міні-гуртожитки на базах відпочинку певних залізниць, але це – виключення з правила. Таким чином, операційною є нерухомість, яка зайнята власником і використовується їм для реалізації власних бізнес-процесів. Можна визначити такі цілі управління операційною нерухомістю: забезпечення основної діяльності власника; збереження вартості нерухомості; підтримка задовільного стану об'єкта нерухомості; мінімізація витрат на технічне обслуговування та експлуатацію його; зростання авторитету (престижу) власника даного виду нерухомого майна [13, С. 52].



Рис. 3. Класифікація видів використання нерухомості залізничного транспорту (розроблено автором)

Об'єкти нерухомості зі змінним типом використання – це об'єкти комерційної нерухомості, які з урахуванням принципу найкращого і найбільш ефективного використання можна здавати в оренду, можна продати та ін. Отже, комерційною нерухомістю є така, яка безпосередньо власником не використовується та призначена для здійснення з нею комерційних операцій, що приносять дохід (оренда, продаж та ін.). У даному випадку можна виділити наступні цілі управління комерційною нерухомістю: збільшення вартості нерухомості; отримання доходу і його максимізація; підтримка задовільного стану об'єкта нерухомості; мінімізація витрат на технічне обслуговування та експлуатацію; можливість перепродажу за збільшеною ціною (спекуляція); зростання авторитету (престижу) власника такого майна [13, С. 52].

За ефективністю використання можна виділити об'єкти, які приносять дохід – ефективне використання (величина чистого операційного доходу $ЧОД > 0$) та ті, які не приносять доходу – неефективне використання (величина чистого операційного доходу $ЧОД \leq 0$).

За шляхом отримання ефекту від використання виділяємо два види використання – шляхом підвищення доходів та шляхом зниження витрат. Перший шлях є найбільш характерним для комерційної нерухомості, другий – і для комерційної, і для операційної, оскільки прагнення мінімізувати витрати на утримання об'єкту без погіршення його експлуатаційних та інших важливих характе-

ристик завжди було і буде присутнім у будь-якого власника будь-якого об'єкта нерухомості.

Висновки

Встановлено, що існуючі класифікації видів використання об'єктів нерухомості залізничного транспорту [6, С. 234], [5, С. 9] не відповідають правилам поділу обсягу понять [10]. Розроблено власну класифікацію видів використання об'єктів нерухомості, яку адаптовано до специфіки залізничного транспорту (так, за можливістю зміни способу використання об'єкти нерухомості залізничного транспорту можна розділити на об'єкти з постійним та змінним типом використання; за ефективністю використання можна виділити об'єкти, які приносять дохід (величина чистого операційного доходу $ЧОД > 0$) та ті, які не приносять доходу (величина чистого операційного доходу $ЧОД \leq 0$); за шляхом отримання ефекту від використання виділяємо два види використання – шляхом підвищення доходів та шляхом зниження витрат). Визначені можливі види використання нерухомості залізниць покладено в основу їх класифікації і враховуються при розрахунках ефективності використання і оцінці об'єктів на залізничному транспорті. Таким чином, розроблена класифікація видів використання об'єктів нерухомості може бути підґрунтям при прийнятті рішень щодо управління як операційною, так і комерційною нерухомістю залізничного транспорту.

Список літератури:

1. Асаул А.Н. Экономика недвижимости: учебник для вузов / А.Н. Асаул . – 2-е изд. – СПб. [и др.]: Питер, 2010. – 621 с.
2. Балабанов И.Т. Экономика недвижимости / И.Т. Балабанов. – СПб.: Питер, 2000. – 208 с.
3. Экономика и управление недвижимостью на железнодорожном транспорте: учебник для вузов ж.-д. транспорта / Б.А. Волков, Г.В. Федотов, А.А. Гавриленков; под ред. Б.А. Волкова. – М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2007. – 637 с.
4. Гненний О.М. Методи оцінки майна та майнових прав в Україні: монографія / О.М. Гненний. – Дн-вськ : Вид-во Маковецький, 2012. – 264 с.
5. Гончар С.Н. Повышение эффективности использования имущества непрофильной сферы железнодорожного транспорта: автореф. дисс. канд. экон. наук : 08.00.05 / Светлана Николаевна Гончар ; ДГУПС. – Хабаровск, 2006. – 22 с.
6. Коланьков С.В. Оценка рыночной стоимости и эффективности сделок с недвижимостью железнодорожного транспорта: монография / С.В. Коланьков, В.С. Меркушева. – Москва: Маршрут, 2006. – 277 с.
7. Крутик А.Б. Экономика недвижимости: учебное пособие для вузов / А.Б. Крутик, Ю.М. Горенбург, М.А. Горенбург. – СПб.: Лань, 2000. – 478 с.
8. Макаренко М.В. Нерухомість в системі корпоративного управління на залізничному транспорті / М.В. Макаренко, Т.І. Лозова, Г.Ю. Олійник. – К.: ДЕТУТ, 2009. – 327с.
9. Морус И.В. Методические основы эффективного управления недвижимым имуществом: диссертация кандидата экономических наук: 08.00.05 / Морус Игорь Владимирович; [Место защиты: Гос. ун-т упр.].- Москва, 2008. – 153 с.
10. Петрученя И.В. Экономика недвижимости: учебное пособие для вузов / И.В. Петрученя. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://studme.com.ua/1550062314158/ekonomika/obschaya_klassifikatsiya_obektov_nedvizhimosti.htm#72.
11. Экономика недвижимости: учеб. пособие / ред. В.И. Ресин. – 2-е изд. – М.: Дело, 2000. – 328 с.
12. Татарова А.В. Оценка недвижимости и управление собственностью : учеб. пособие / . – Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2003. – 70 с.
13. Масалигіна В.В. Структурування стратегічних цілей управління нерухомістю залізничного транспорту/ В.В. Масалигіна// Вісник національного технічного університету «ХПІ». Серія «Нові рішення в сучасних технологіях».№68(974),2012. – Харків, НТУ «ХПІ».С. 51–54. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://repository.kpi.kharkov.ua/bitstream/KhPI-Press/11858/1/vestnik_HPI_2012_68_Masalyhina_Strukturuvannia.pdf.

Надано до редакції 18.01.2015

Масалигіна Вікторія Володимирівна / Victoria V. Masalygina
vvm2014@rambler.ru

Посилання на статтю / Reference a Journal Article:

Класифікація видів використання об'єктів нерухомості залізничного транспорту [Електронний ресурс] / В. В. Масалигіна // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2015. – № 1 (17). – С. 290-294. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n1.html>