

ТЕХНІЧНА ЕКСПЕРТИЗА ТА ОЦІНКА МАЙНА

УДК 625.7/.8

Славінська О.С., д-р техн. наук, Харченко А.М., Сіхневич Г.П.

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ НЕРУХОМОГО МАЙНА ПРИ ВИКОНАННІ КОНТРАКТІВ В ДОРОЖНІЙ ГАЛУЗІ

Анотація. В статті проаналізовано основні методичні підходи до оцінки нерухомого майна в цілому та запропоновано механізм їх використання при виконанні контрактів в дорожній галузі. Запропоновано до використання у дорожній галузі класифікацію методичних підходів до оцінки майна та порядок проведення оцінки вартості майна дорожнього господарства.

Ключові слова: оцінка майна, метод, підхід, контракт, дорожня галузь, дорога, елемент дороги

Аннотация. В статье проанализированы основные методические подходы к оценке недвижимого имущества в целом и предложен механизм их использования при выполнении контрактов в дорожной отрасли. Предложено к использованию в дорожной отрасли классификацию методических подходов к оценке имущества и порядок проведения оценки стоимости имущества дорожного хозяйства.

Ключевые слова: оценка имущества, метод, подход, контракт, дорожная отрасль, дорога, элемент дороги

Annotation. The article contains analyzes the main methodological approaches to the assessment of real estate in general and the mechanism of their use in the performance contracts in the road sector. Proposed for use in road sector

classification of methodological approaches to the valuation of the property and conduct valuation roads.

Keywords: valuation of property, method, approach, contract, road sector, road, road element

Постановка проблеми. Зі схваленням урядом України Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки [1] було визначено, що пріоритетним напрямком забезпечення ефективного функціонування мережі автомобільних доріг є зниження навантаження на державний бюджет за рахунок впровадження механізму державно-приватного партнерства. Проте, основним проблемним питанням реалізації цієї Концепції є відсутність порядку передачі доріг чи їх окремих елементів приватному партнеру (підрядній організації) у юридичному сенсі. Це пов'язано як з недосконалістю вітчизняного законодавства та необхідністю його приведення до міжнародної практики виконання таких контрактів, так і з питанням вартісної оцінки доріг, їх елементів та практичною відсутністю спеціалістів – експертів з оцінки у дорожній галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми реалізації контрактів в умовах державно-приватного партнерства були розглянуті в роботах Holmes S., Hunter E., Rowan K., Бондар Н.М., Варнавського В.Г., Грищенко С.І. Березовського М.В., Андрєєва С.І. [2-6] та ін. Аналіз вартості життєвого циклу контрактів та оцінки доріг розкриті в таких роботах: [7-9].

Проведений аналіз публікацій та досліджень показав, що саме питанню механізму вартісної оцінки доріг та їх елементів при передачі приватному партнеру приділена недостатня увага.

Мета статті. Дослідження особливостей застосування світового досвіду та визначення методичні підходи до оцінки нерухомого майна при виконанні контрактів в дорожній галузі України.

Виклад основного матеріалу. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки [1] передбачає наступні варіанти розвитку дорожньої мережі:

1) будівництво та експлуатація платних автомобільних доріг (концесія);

2) будівництва та експлуатація доріг із залученням приватних інвесторів (контракти ДПП).

В обох запропонованих Концепцією випадках необхідна вартісна оцінка для доріг та їх елементів при передачі приватному партнеру.

Згідно Закон України “Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні” [10] проведення незалежної оцінки майна є обов'язковим при будь-яких операціях з майном, що знаходиться у державній чи комунальній власності. Отже, під час виконання контрактів з залученням концесіонерів чи приватних інвесторів вартісна оцінка для доріг та їх елементів є обов'язковою.

Оцінка об'єктів нерухомості відбувається у відповідності до існуючих в Україні нормативно-правових документів, які регламентують порядок здійснення незалежної оцінки. Ними є:

— Закон України “Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні” (від 12.07.01 №2658-III);

— Закон України “Про оренду державного та комунального майна” (в редакції Закону від 14.03.95 №98/95-ВР);

— Закон України “Про оцінку земель” (від 11.12.03 №1378-IV);

— Закон України “Про плату за землю” (від 03.07.92 №2535-XII);

— Національний стандарт №1 “Загальні засади оцінки майна і майнових прав”, затверджений постановою Кабінету Міністрів від 10.09.2003 №1440;

— Національний стандарт №2 “Оцінка нерухомого майна”, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 28.10.2004 №1440;

— Методика оцінки майна, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 11.10.02 №1531;

— Інструктивний лист ФДМУ від 23.01.2004 “Роз'яснення деяких положень Методики оцінки майна, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 10.12.2003 N 1891”;

— Збірка офіційних документів та роз'яснень Держбуду України «Ціноутворення в будівництві» №2, 2007р.;

— Постанова Держбуду СРСР від 11.05.1983 № 94 "Про затвердження індексів зміни кошторисної вартості будівельно-монтажних робіт і територіальних коефіцієнтів до них для перерахунку зведених кошторисних розрахунків (зведених кошторисів) будівництв";

— Середні нормативні строки служби основних фондів установ і організацій, що знаходяться на державному бюджеті, затверджені ЦСУ СРСР, Міністерством фінансів СРСР, Держпланом СРСР, Держбудом СРСР 28.02.1972 №9_17_ИБ та інші.

В практиці оцінки для визначення вартості нерухомого майна існують три методичні підходи [11-12] (рис.1).

Розглянемо ці підходи з точки зору адаптації до дорожнього господарства:

1. Витратний підхід. Цей підхід передбачає визначення поточної вартості витрат на відтворення або заміщення об'єкта оцінки з подальшим коригуванням їх на суму зносу(знецінення). Основними методами витратного підходу є метод прямого відтворення та метод заміщення. Метод прямого відтворення полягає у визначенні вартості відтворення з подальшим вирахуванням суми зносу (знецінення). Метод заміщення полягає у визначенні вартості заміщення з подальшим вирахуванням суми зносу (знецінення). За допомогою методів прямого відтворення та заміщення визначається залишкова вартість заміщення (відтворення).

Для дорожньої галузі цей підхід може застосовувати для вартісної оцінки доріг та їх елементів, що знаходяться на балансі державних чи комунальних структур. При цьому основою цього методу є використання кошторисів з виконаних робіт.

2. Дохідний підхід базується на врахуванні принципів найбільш ефективного використання та очікування, відповідно до яких вартість об'єкта оцінки визначається як поточна вартість очікуваних доходів від найбільш ефективного використання об'єкта оцінки, включаючи дохід від його можливого перепродажу. За допомогою дохідного підходу визначається ринкова вартість та інвестиційна вартість, а також інші види вартості, які ґрунтуються на принципі корисності, зокрема ліквідаційна вартість, вартість ліквідації тощо.

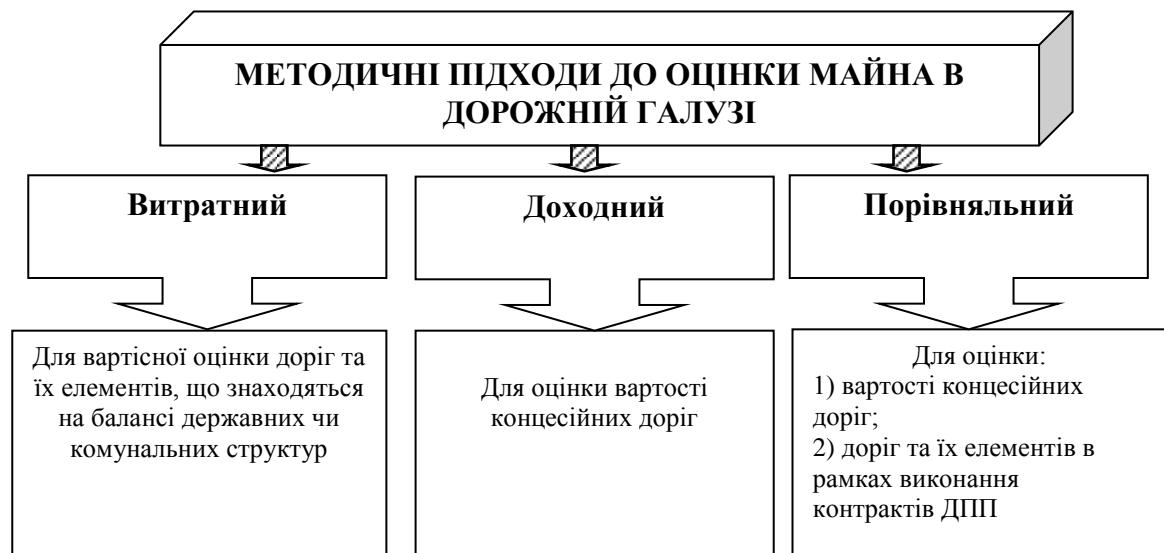


Рисунок 1 – Методичні підходи до оцінки майна в дорожній галузі

Основними методами дохідного підходу є:

2.1. Метод прямої капіталізації доходу (застосовується у разі, коли прогнозується постійний за величиною та рівний у проміжках періоду прогнозування чистий операційний дохід, отримання якого не обмежується у часі. Капіталізація чистого операційного доходу здійснюється шляхом ділення його на ставку капіталізації).

2.2. Метод непрямой капіталізації доходу (дисконтування грошових потоків) застосовується у разі, коли прогнозовані грошові потоки від використання об'єкта оцінки є неоднаковими за величиною, непостійними протягом визначеного періоду прогнозування або якщо отримання їх обмежується у часі. Прогнозовані грошові потоки, у тому числі вартість реверсії, підлягають дисконтуванню із застосуванням ставки дисконту для отримання їх поточної вартості.

Цей підхід у дорожньому виробництві може застосовуватися до концесійних доріг.

3. Порівняльний підхід ґрунтується на врахуванні принципів заміщення та попиту і пропонування. Порівняльний підхід передбачає аналіз цін продажу та пропонування подібного майна з відповідним коригуванням відмінностей між об'єктами порівняння та об'єктом оцінки.

Основними елементами порівняння є характеристики подібного майна за місцем його розташування, фізичними та функціональними ознаками, умовами

продажу тощо. Коригування вартості подібного майна здійснюється шляхом одавання або вирахування грошової суми із застосуванням коефіцієнта (відсотка) до ціни продажу (пропонування) зазначеного майна або шляхом їх комбінування.

Цей підхід може застосовуватися як до оцінки концесійних доріг та і для доріг та їх елементів в рамках виконання контрактів ДПП.

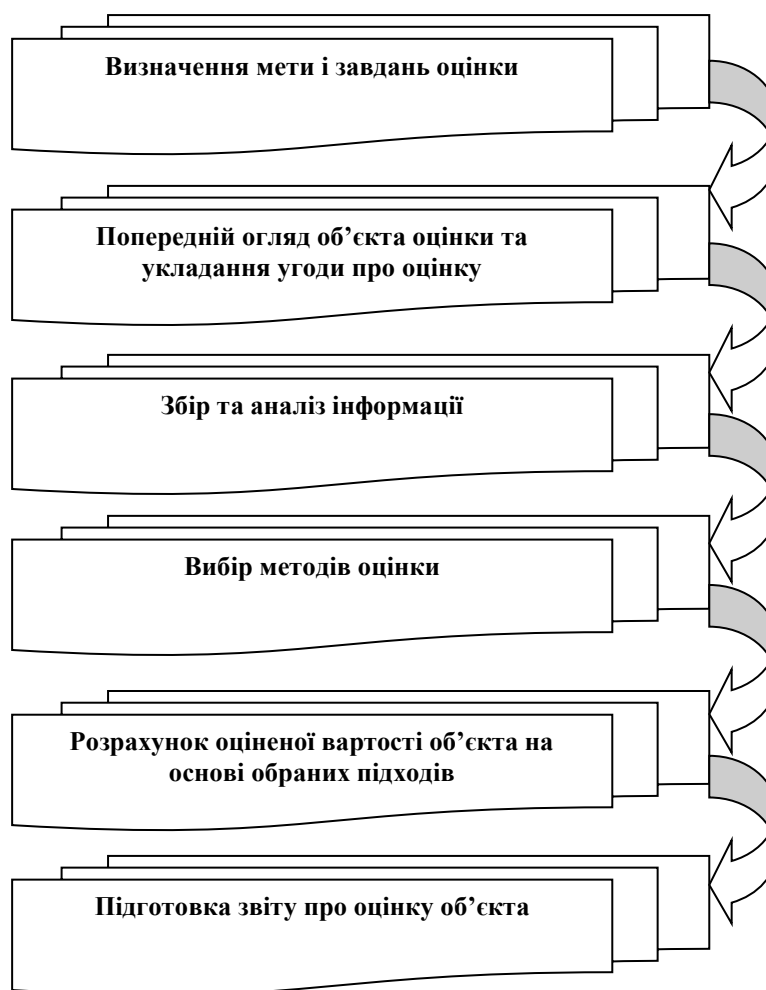


Рисунок 2 – Етапи процесу оцінки вартості майна дорожнього господарства

Етапи процесу оцінки вартості майна дорожнього господарства можна представити у вигляді наспаної схеми (рис.2).

З метою обґрунтування остаточного висновку про вартість об'єкта оцінки в дорожньому господарстві результати оцінки, отримані із застосуванням різних методичних підходів, зіставляються шляхом аналізу впливу принципів оцінки, які є визначальними для мети, з якою проводиться оцінка, а також інформаційних джерел на достовірність результатів оцінки [11].

Висновки

Проаналізовано перспективи розвитку дорожньої галузі, визначено, що основними перепонами до реалізації цих перспектив є недосконалість вітчизняного законодавства, проблеми у виконанні вартісної оцінки доріг, їх елементів та практична відсутність спеціалістів – експертів з оцінки у дорожній галузі. Розроблено та запропоновано до використання у дорожній галузі класифікацію методичних підходів до оцінки майна в дорожній галузі та порядок проведення оцінки вартості майна дорожнього господарства. Проблема обґрунтування методів та моделей оцінки майна у дорожній галузі викликає науковий інтерес та має перспективу дослідження.

Література

1. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки / Розпорядження. №719 – Київ: КМУ. – 2013.
 2. Holmes, S. 2005. "Florida Asset Management." Presentation at the TRB Workshop on "Performance-based Contracting". April 27, Washington, D.C.: Office of Maintenance, Florida Department of Transportation.
 3. Hunter, E. and Rowan K. "A Review of Achievable Efficiencies and Associated Issues under Output and Performance-based Contracts."
 4. Бондар Н.М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua>
 5. Варнавский В.Г. Партнерства государства и частного сектора: формы, проекты, риски/ В.Г.Варнавский; Ин-т мировой экономики и междунар. отношений. – М.: Наука, 2005. – 315 с.
 6. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства: Практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу /С. Грищенко – К., ФОП Москаленко О.М., 2011. – 140 с.
 7. Life-Cycle Cost Analysis Procedures Manual. Department of Transportation, State of California, November 2007. – 134 p.
 8. Life-Cycle Cost Analysis Primer. U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration Office of Asset Management, August 2002. – 25 p.
 9. Guidelines for Life Cycle Cost Analysis. FHWA-NJ-2003-012, FINAL REPORT // Dr. Kaan Ozbay, Dr. Neville A. Parker, Dima Jawad, Sajjad Hussain. New Jersey Department of Transportation Division of Research and Technology and U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration, 2003. – 130 p.
 10. Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні: Закон України №2658-III. – Офіційне видіння. - [чинний з 12.07.01] – Київ: ВРУ, 2001.
 11. Загальні засади оцінки майна і майнових прав: Національний стандарт №1. - Офіційне видіння. - [чинний з 10.09.2003] – Київ: КМУ, 2003. - 19 с. — (Національні стандарти України).
- Оцінка нерухомого майна: Національний стандарт №2. - Офіційне видіння. - [чинний з 28.10.2004] – Київ: КМУ, 2004. - 19 с. — (Національні стандарти України). - 10 с. — (Національні стандарти України).