

## ТЕХНІЧНА ЕКСПЕРТИЗА ТА ОЦІНКА МАЙНА

УДК 625.7/.8: 332.6

### ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ МЕТОДИЧНИХ ПІДХОДІВ ДО ВАРТІСНОЇ ОЦІНКИ СПОРУД ТРАНСПОРТНОГО БУДІВНИЦТВА У СУЧАСНИХ УМОВАХ

Славінська О.С., д-р техн. наук, Харченко А.М., канд. техн. наук

**Анотація.** У статті наведено основні методичні підходи до вартісної оцінки споруд транспортного будівництва під час здійснення проектів державно-приватного партнерства та визначено основні проблеми та перспективи зазначених підходів.

Об'єкт дослідження – об'єкти транспортного будівництва, які підлягають оцінці в рамках реалізації проектів ДПП.

Метою статті є дослідження підходів до оцінки споруд транспортного будівництва у сучасних умовах.

В статті зазначена важливість визначення справедливої вартості об'єктів транспортного будівництва при здійсненні проектів державно-приватного партнерства. Визначено два основні напрямки проведення оцінки будівельних об'єктів, вказано їх недоліки та переваги та окреслено перспективи досліджень в цьому напрямку.

**Ключові слова:** вартісна оцінка, справедлива вартість, державно-приватне партнерство, об'єкти транспортного будівництва

**Аннотация.** В статье приведены основные методические подходы к стоимостной оценке сооружений транспортного строительства при осуществлении проектов государственно-частного партнерства и определены основные проблемы и перспективы указанных подходов.

Объект исследования - объекты транспортного строительства, подлежащих оценке в рамках реализации проектов ГЧП.

Целью статьи является исследование подходов к оценке сооружений транспортного строительства в современных условиях.

В статье отмечена важность определения справедливой стоимости объектов транспортного строительства при осуществлении проектов государственно-частного партнерства. Определены два основных направления проведения оценки строительных объектов, указано их недостатки и преимущества и намечены перспективы исследований в этом направлении.

**Ключевые слова:** стоимостная оценка, справедливая стоимость, государственно-частное партнерство, объекты транспортного строительства

**Annotation.** In the article the basic methodological approaches to valuation of construction transport construction projects in the public-private partnership and the main problems and prospects of these approaches.

Object of study - construction of transport to be assessed in the framework of PPP projects.

The article is to study approaches to the assessment of transport construction facilities in the modern world.

The statute stated the importance of determining the fair value of transport construction in the implementation of public-private partnerships. Defined two main areas of assessment of construction projects, showing their advantages and disadvantages and outlines the prospects of research in this area.

**Key words:** valuation, the fair value, public-private partnership, the objects of transport construction.

### **Постановка проблеми**

Розвитку оціночної діяльності в Україні сприяє не тільки початок малої приватизації, законодавчі основи якої вимагають оцінки будівель, споруд, майна державних підприємств, незавершених об'єктів. Надалі, в зв'язку з залученням приватного капіталу, зокрема, в галузь транспортного будівництва, з'явилася реальна потреба в експертній оцінці об'єктів інфраструктури.

У багатьох країнах, за винятком тих, економіка яких повністю контролюється державою, вже довгий час практикується участь представників приватного сектору у проектуванні, будівництві, обслуговуванні або експлуатації доріг. Традиційні процедури закупівель, широко застосовуються державними організаціями в усьому світі, мають на увазі аутсорсинг робіт і

послуг за індивідуальними контрактами. В Україні, як країні з низьким рівнем доходів, поширюється тенденція політики про притягнення приватного сектора до участі в практичній роботі та фінансуванні проектів розвитку в галузі автомобільних доріг [1].

Державно-приватне партнерство (ДПП) пропонує альтернативну модель партнерських відносин між державним і приватним секторами, при якій приватна фірма надає глобальну послугу з достатнім рівнем автономії і стимулів для забезпечення зростання продуктивності з вигодою для всіх сторін і, зокрема, користувачів доріг. Правильний вибір приватного партнера вимагає зондування ринку та проведення процедури закупівель на основі конкурентних торгів.

Конкурентні торги - це єдиний спосіб захисту громадських інтересів, який дозволяє зменшити ризик корупції і зловживання домінуючим становищем з боку приватної компанії. Контракт між сторонами забезпечує об'єктивність і справедливість партнерських відносин. При цьому стає необхідним проведення експертизи та експертної оцінки ділянок автомобільних доріг, мостових переходів, тунелів та інших об'єктів транспортного будівництва; дослідження якості будівельних матеріалів, конструкцій; вивчення дозвільної документації щодо відведення земель і визначення порядку користування земельними ділянками; виконання оцінки земельних ділянок.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Проблемам впровадження контрактів ДПП присвячені роботи таких учених як Hunter E., Holmes S., Rowan K., Варнавського В.Г., Грищенко С.І., Черевикова Є.Л., Бондар Н.М., Березовського М.В., Андрєєва С.І. та ін.

Проведений аналіз досліджень показав, що питанню експертної оцінки нерухомого майна державних організацій, які приймають участь в реалізації контрактів на умовах державно-приватного партнерства, приділена недостатня увага дослідників.

**Метою статті** є дослідження підходів до оцінки споруд транспортного будівництва у сучасних умовах.

#### **Виклад основного матеріалу**

На даний час в світі існує достатня кількість моделей та форм партнерств ДПП. За визначенням Світового банку їх класифікують залежно від ступеня участі приватного сектора в реалізації проекту на чотири базові групи (табл.1) [2, 3].

**Таблиця 1 – Класифікація проектів на умовах ДПП за Світовим банком**

№ п. п.	Назва групи проектів	Міжнародна назва	Характеристика
1	Контракти на управління та лізинг	Management and Lease Contracts	Приватний партнер здійснює управління проектом на умовах договору, а об'єкт управління перебуває в державній власності. Право приймати рішення про інвестиції залишається у державного партнера.
2	Концесія	Concession	Приватний партнер здійснює управління проектом на умовах договору. При цьому створене або передане в управління майно є предметом державної власності. Держава має право отримувати прибуток від переданого в управління об'єкта у вигляді концесійних платежів.
3	Проекти зеленого поля	Greenfield projects	Приватний партнер самостійно або спільно з державою будує об'єкт та здійснює управління ним на строк, вказаний у договорі про партнерство.
4	Продаж активів	Divestitures	Приватний партнер стає співвласником державного майна через купівлю частки або акцій державного партнера, або через програми приватизації.

При цьому проект вважається ДПП, якщо участь приватного партнера у його реалізації становить не менше 25 %, а проект продажу активів – якщо хоча б 5 % акцій належать приватним власникам.

За даними Світового банку в галузі інфраструктури будівництво автомобільних доріг за умовами ДПП контрактів займає перше місце за кількістю реалізованих проектів (станом на 2014 рік – біля 650 об'єктів) [2].

Відповідно до Керівництва Всесвітнього Банку по проведенню тендерів та згідно чинного законодавства України [4, 5] перед оголошенням про проведення тендеру з вибору підрядника, служба автомобільних доріг повинна забезпечити інвентаризацію і збір даних з метою: ретельного визначення стану дорожньої інфраструктури, яка передається приватному інвестору на умовах контракту ДПП, та виконання її вартісної оцінки; визначення показників якості виконуваних робіт для зазначення їх у контракті; попередньої оцінки витрат; розробки механізму моніторингу тощо.

Для проектів ДПП в транспортному будівництві використовуються два принципових варіанти оплати:

1. Справляння плати з користувачів доріг, традиційно в рамках концесійної моделі, яка характеризується прямим зв'язком між приватним партнером і кінцевим користувачем (приватний партнер надає послугу суспільству, «замість», хоч і під контролем, державного партнера).

2. Оплата за експлуатаційну готовність, при якій приватний партнер забезпечує саму інфраструктуру і управління нею замість державного органу (у цій моделі винагорода приватного партнера приймає форму не сплати за виконані роботи чи надані послуги, а регулярних платежів здійснюваних державним партнером на підставі рівня наданих послуг).

Нажаль, слід констатувати, що практичне застосування ДПП в дорожній галузі поки що не набуло достатнього розвитку в Україні. Прикладів успішних інвестиційних проектів на принципах ДПП досі немає. Проте потенційні можливості для запровадження цих проектів у сфері автомобільних доріг, на думку експертів, є значними [6].

До основних гальмівних причин щодо впровадження проектів ДПП відносять [6, 7]:

1. Недосконалість законодавчої бази для повноцінної реалізації ДПП в Україні.

2. Відсутність системи гарантування інвестицій приватного сектора, вкладених в об'єкти державної власності (держава не гарантує необхідне завантаження концесійних доріг для покриття платою за проїзд вартості будівництва та/або експлуатаційного утримання; інші моделі відшкодування повної чи часткової вартості концесіонеру не опрацьовуються).

3. Проблема короткостроковості державного бюджетування (не працюють норми довгострокового фінансування проектів, це пов'язано з щорічним затвердженням бюджету та корегуванням бюджетних програм).

4. Недосконалість методичних підходів до вартісної оцінки дорожніх активів, які знаходяться на балансі державних підприємств (відсутня методика експертної грошової оцінки об'єктів транспортного будівництва; оцінювання відбувається за методикою оцінки державного майна на загальних підставах, не враховуючи специфічні особливості дорожньої галузі; використовуються застарілі укрупнені показники відновної вартості, які розроблені за радянських часів, що корегуються на коефіцієнти перерахунку вартості в теперішніх цінах).

5. Відсутність практики залучення думки суспільства до реалізації інфраструктурних проектів (суспільна думка може бути рушійною силою до

удосконалення та підвищення ефективності проектів ДПП, так як кінцевою метою реалізації цих проектів є задоволення споживачів).

Окремо слід зупинитися на вартісній оцінці об'єктів транспортного будівництва, що є обов'язковою під час виконання контрактів ДПП, згідно з [8], та здійснюється з залученням тільки професійних оцінювачів. Така оцінка виконується з метою надання інформації про реальну вартість об'єктів транспортного будівництва з урахуванням їх зносу, як фізичного, так і функціонального. На законодавчому рівні існують два основні підходи організації процесу оцінки необоротних активів: переоцінка та індексація. З точки зору оцінки переоцінка та індексація вартості об'єктів реалізують витратний підхід.

За своєю економічною суттю переоцінка – це приведення балансової (облікової) вартості об'єктів транспортного будівництва у відповідність до їх реальної (справедливої) вартості. Справедлива вартість для елементів інфраструктури – це відновлювальна вартість (сучасна собівартість будівництва за кошторисом) за мінусом суми зносу на дату оцінки.

Згідно з п. 17 П(С)БО 7 [9] необхідно визначити індекс переоцінки, який визначається за формулою 1.

$$I_{\Pi} = \frac{C_{спр}}{C_{залиш}}, \quad (1)$$

де  $C_{спр}$  - справедлива вартість об'єкта, який переоцінюється;

$C_{залиш}$  - залишкова вартість об'єкта.

При цьому переоцінку проводять або дооцінюючи, або уцінюючи первісну вартість об'єкта та суму його зносу.

Первісна вартість об'єкта переоцінюється за формулою 2:

$$C_O = C_{перв} \times I_{\Pi}, \quad (2)$$

де  $C_O$  – переоцінена вартість об'єкта;

$C_{перв}$  – первісна вартість об'єкта;

$I_{\Pi}$  – індекс переоцінки.

За цим же принципом переоцінюють і знос об'єкта. Після проведення переоцінки залишкова вартість споруди транспортного будівництва повинна дорівнювати її справедливій вартості.

Крім того, первісну (переоцінену) вартість об'єкта можна збільшити на суму індексації. При цьому за основу визначення переоціненої первісної вартості беруться укрупнені показники відновної вартості транспортних споруд [10]:

$$C_O = C_{УПВВ} \times \prod_{j=1}^{j=n} I_j, \quad (1)$$

де  $C_O$  – переоцінена вартість об'єкта;

$C_{УПВВ}$  – вартість об'єкта, визначена за відповідним збірником укрупнених показників відновної вартості;

$I$  – індекс зміни вартості;

$j$  – кількість застосовуваних індексів за методикою Фонду державного майна, яка залежить від дати переоцінки (визначається від 1 до  $n$ ).

На жаль, такий підхід не завжди відображає справедливу вартість об'єкта, адже передбачає проведення індексації, використовуючи індекс зміни ринкової вартості, який базується на рівні інфляції, а укрупнені показники відновної вартості об'єктів були розроблені ще за радянських часів, тому не враховують сучасні новації та технології в галузі транспортного будівництва. Отже, фактичну вартість об'єктів, які залучені в проекти ДПП на даному етапі достовірніше визначати шляхом проведення їх переоцінки.

### Висновки

Передумовою реалізації успішних проектів ДПП в дорожньому господарстві є не тільки якісна законодавча база, але і наявність нормативно-методичних основ експертної оцінки нерухомого майна державних організацій, які приймають участь в реалізації контрактів ДПП. Також необхідно передбачити прискорену процедуру оформлення прав користування земельними ділянками та будинками, переданими приватному партнеру на умовах контракту, незважаючи на їх форму власності (державну або комунальну). Ці проблеми потребують негайного вирішення у зв'язку з прийняттям державою курсу орієнтації на державно-приватне партнерство в Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування [1], що буде враховано авторами статті в подальших наукових дослідженнях в цьому напрямку.

## Література

1. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки: Розпорядження. №719 – Офіційне видіння. - [чинний з 12.06.13] – Київ: КМУ. – 2013.
2. The World Bank (база даних Світового банку) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.worldbank.org/>
3. Варнавский В.Г. Партнерства государства и частного сектора: формы, проекты, риски/ В.Г.Варнавский; Ин-т мировой экономики и междунар. отношений. – М.: Наука, 2005. – 315с.
4. Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: Закон України № 1286-XIV – Офіційне видіння. - [чинний з 14.12.1999] - Київ: Верховна Рада України. – 1999.
5. Про державно-приватне партнерство: Закон України № 2404-VI – Офіційне видіння. - [чинний з 01.07.2010] - Київ: Верховна Рада України. – 2010.
6. Володимир Демішкан: Перспективи дорожнього будівництва із застосуванням механізмів державно-приватного партнерства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://investukr.com.ua/get-news/485/>
7. 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.
8. 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.
9. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби»: Наказ №92 – Офіційне видіння. - [чинний з 27.04.2000] – Київ: Мінфін України, 2000.
- 10.Щодо застосування індексів зміни ринкової вартості будівельно-монтажних робіт, продукції промислового виробництва під час проведення оцінки нерухомого майна: Лист-роз'яснення ФДМУ № 10-36-9470 – Офіційне видіння. - [чинний з 19 липня 2010 р.] - Київ: ФДМУ. – 2010.

## Рецензенти

В.Я. Савенко, д-р техн. наук, НТУ (Київ)

А.О. Безуглий, канд. економ. наук, заступник директора ДП “ДерждорНДІ” з наукової роботи (Київ)

## Reviewers

V.Ya. Savenko, Dr.Tech.Sci., NTU (Kyiv)

A.O.Bezuhlyi, Ph.D., Deputy Director of “DerzhdorNDI” for Research (Kyiv)