

Міністерство освіти і науки України
Українська державна академія залізничного транспорту

ГНЕННИЙ ОЛЕГ МИКОЛАЙОВИЧ

УДК 656.2:657.922

**МЕТОДОЛОГІЧНО-ПРИКЛАДНІ ОСНОВИ ОЦІНЮВАННЯ
ВАРТОСТІ МАЙНА ТА МАЙНОВИХ ПРАВ ПІДПРИЄМСТВ
(НА ПРИКЛАДІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ)**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків – 2013

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант: доктор технічних наук, професор
Пшінько Олександр Миколайович,
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,
ректор.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Мних Ольга Богданівна,
Національний університет «Львівська політехніка»,
професор кафедри маркетингу і логістики;

доктор економічних наук, професор
Касич Алла Олександрівна,
Кременчуцький національний університет імені Михайла
Остроградського, завідувач кафедри обліку, аналізу і
аудиту;

доктор економічних наук, професор
Чебанова Наталія Володимирівна,
Українська державна академія залізничного транспорту,
завідувач кафедри обліку і аудиту.

Захист відбудеться «24» травня 2013 р. о 13:00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, пл. Фейербаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, пл. Фейербаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий «23» квітня 2013 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. У процесі функціонування ринкової економіки суттєву роль відіграє ринкова інфраструктура. Одним з елементів названої інфраструктури є інститут професійної оцінки майна. Сферою функціонування цього інституту є, перш за все, обслуговування вторинних ринків майна та майнових прав. Як правило, професійна оцінка потрібна для визначення вартості об'єктів, які не є новими. Тобто, вона не застосовується до товарів у процесі їх купівлі-продажу споживачами та виробниками, а саме: на первинному ринку (це є сферою ціноутворення), а потрібна для обслуговування вторинних ринків, де обмін здійснюється між споживачами (користувачами) відповідного майна. Оскільки оцінка майна принципово відрізняється від ціноутворення за сферою застосування, то й їх методологічна база є різною.

З розвитком ринкових відносин в Україні все більш важливу роль відіграє оцінка майна як результат професійної оціночної діяльності. Така оцінка необхідна для:

- забезпечення функціонування вторинних ринків майна;
- створення і зміни структури господарських суб'єктів (злиття, розділення підприємств, створення господарських товариств шляхом внесків засновників, утворення таких товариств на основі діючих підприємств (корпоратизація) тощо);
- забезпечення достовірності бухгалтерського обліку і фінансової звітності, зокрема, адекватного віддзеркалення фінансових результатів;
- забезпечення відповідності амортизаційних відрахувань потребам відтворення необоротних активів;
- інформаційного забезпечення ціноутворення;
- оподаткування майна;
- майнового страхування;
- майнового забезпечення кредиту та інших цілей.

Нині питання оцінки майна особливо актуальні для залізничного транспорту України, оскільки він знаходиться у стадії структурної реформи. Концепція структурної реформи та Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки передбачають утворення на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств, організацій і установ залізничної галузі публічного акціонерного товариства залізничного транспорту. Для утворення такої компанії, тобто корпоратизації, необхідна переоцінка майна вищеназваних підприємств і організацій за ринковою (справедливою) вартістю.

І в подальшому питання оцінки майна залізничного транспорту не втратять своєї важливості, оскільки така оцінка буде необхідна як для внутрішніх (забезпечення достовірності бухгалтерського обліку, фінансової звітності, амортизаційної та тарифної політик), так і для зовнішніх (відчуження майна, його оподаткування, майнового страхування, надання майна в оренду тощо) потреб підприємств залізничного транспорту.

Категорії ціни та вартості є одними з основних у економічній теорії та досліджуються з початку її формування як галузі знань. Разом з історичним

розвитком економічних відносин розвиваються та формуються нові теоретичні уявлення щодо вартості та цін. У багатьох випадках саме погляди на природу вартості розрізняють економічні вчення. Питання сутності вартості та ціни досліджували багато видатних вчених, зокрема: Т. Артьомова О. Бем-Баверк, Ф. Визер, Г. Госсен, В.С. Джевонс, Ф. Енгельс, Дж.Б. Кларк, А. Курно, Д. Мак-Куллох, К. Маркс, А. Маршал, К. Менгер, Дж. Мілль, Д.С. Мілль, У. Петті, Д. Рікардо, Ж.Б. Сей, Н.В. Сеніор, А. Сміт, Р. Торренс, М. Туган-Барановський, І. Тюнен та інші.

Теоретичні та практичні аспекти безпосередньо оцінки майна досліджували багато видатних вітчизняних та іноземних вчених, зокрема: Ч. Акерсон, А. Асаул, Ф. Бебкок, І. Бланк, В. Богословський, П. Венд, С. Вітте, Б. Волков, В. Галасюк, М. Гненний, В. Гребенников, Дж. Грейаскемп, Ю. Дехтяренко, І. Джонсон, М. Дотзор, О. Драпіковський, Дж. К. Еккерт, Л. Елвуд, О. Євтух, І. Іванова, Р. Ілі, Ю. Кірічек, С. Коланьков, М. Колвел, О. Котиш, В. Ларцев, Н. Лебідь, Ю. Лихогруд, Ю. Манцевич, Я. Маркус, О. Мендрул, Г. Мікерін, О. Мних, Т. Молодченко-Серебрякова, Т. Момот, Є. Нейман, В. Павлов, Ю. Палеха, І. Пилипенко, О. Пшінько, Р. Реткліф, С. Сивець, С. Скринько, Є. Тарасевич, Л. Тимошик, Н. Чебанова, Дж. Уильямс, Г. Федотов, Дж. Фишер, І. Фишер, Дж. Фридман, Р. Херд та інші.

Незважаючи на пильну увагу вчених, багато питань методології оцінювання вартості потребують подальших досліджень.

Сучасний етап розвитку економіки України характеризується певними особливостями ринкових відносин та інститутів у порівнянні з країнами розвинутої ринкової економіки, для умов яких, у першу чергу, розроблені загально визнані на сьогодні методи оцінки майна. Застосування існуючих методів оцінювання вартості в умовах національних ринків, що характеризуються низькою ефективністю та відносно низьким рівнем ділової активності, призводить до отримання в результаті практичної діяльності з оцінки майна результатів, які є недостатньо об'єктивними та достовірними. Це вимагає розробки нових та удосконалення існуючих методів оцінки майна та майнових прав, які відповідатимуть умовам, що склалися в Україні. Актуальність проблеми обумовила вибір теми дисертаційної роботи та основні напрямки дослідження у її межах.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота пов'язана з реалізацією Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 та Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26.10.2011 № 1106).

Дисертаційну роботу виконано відповідно плану науково-дослідних робіт Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна за темами:

– "Розробка Методичних рекомендацій з визначення спеціальної вартості особливо привабливих об'єктів залізничного транспорту" (номер державної реєстрації 0112U003559). Внесок здобувача полягає у розробці методичних підходів до визначення спеціальної вартості особливо привабливих залізничних об'єктів і складанні прикладів визначення спеціальної вартості приміщень у вокзалах та

приміщень у складах на залізничних станціях.

– "Удосконалення методів оцінки вартості підприємств" (номер державної реєстрації 0112U003556). Здобувачем у межах цієї теми розроблено метод визначення ставки дисконту на базі імовірнісної моделі інвестиційного ринку.

– "Розробка Методики розрахунку розміру збитків за пошкодження вантажних вагонів" (номер державної реєстрації 0111U009336). Внеском здобувача є розробка методичних підходів до визначення витрат на ремонт рухомого складу, що підлягають відшкодуванню, з урахуванням зносу запасних частин, які потребують заміни, та розробка методичних підходів до визначення розміру упущеної вигоди, що спричинена пошкодженням рухомого складу.

– "Розробка Методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом та програмного забезпечення для розрахунку собівартості та тарифів" (номер державної реєстрації 0110U003343). При виконанні цієї науково-дослідної роботи здобувачем розроблено методи калькулювання собівартості одиниці послуг пасажирських залізничних перевезень для тарифних цілей, їх диференціації за видами послуг, що тарифікуються, а також методи визначення економічно обґрунтованого прибутку в складі тарифів на пасажирські перевезення на основі вартості активів підприємств залізничного транспорту та норми доходу на вкладений капітал.

– "Техніко-економічний аналіз ефективності впровадження пасажирського рухомого складу у двоповерховому виконанні на залізницях України" (номер державної реєстрації 0108U008050). Здобувачем розроблено методичний підхід до оцінювання порівняльної економічної ефективності експлуатації пасажирського рухомого складу у двоповерховому виконанні.

– "Наукове обґрунтування вартості ліцензійної угоди на виробництво двосистемних електропоїздів" (номер державної реєстрації 0108U008052). При виконанні цієї науково-дослідної роботи здобувачем розроблено методичний підхід визначення ставки роялті ліцензійної угоди на етапі її укладання та проведено практичне визначення науково-обґрунтованої ставки роялті ліцензійної угоди на виробництво двосистемних електропоїздів.

– "Проведення досліджень та розробка методики економічної оцінки впливу інтенсивності вантажного та пасажирського руху на знос інфраструктури залізничного транспорту (верхньої будови колії та контактної мережі)" (номер державної реєстрації 0107U010379). Здобувачем розроблено методичні підходи до оцінювання вартісного зносу інфраструктури залізничного транспорту.

Елементи дисертаційного дослідження використовувались у науково-дослідних роботах Науково-виробничого підприємства "УКРТРАНСАКАД" за темами:

– "Удосконалення Правил комплексних розрахунків між залізничними адміністраціями держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки (ПКР), у тому числі: розробка ефективної системи економічної відповідальності за несвоєчасне проведення платежів; механізму розрахунків взаємовідносин залізничних адміністрацій при втраті або пошкодженні до ступеня виключення рухомого складу; розробка пропозицій по порядку розрахунків за орендовані вагони" (номер

державної реєстрації 0108U010678). Здобувачем обґрунтовано методичний підхід до визначення зносу втрачених (пошкоджених до ступеня виключення з інвентарного парку) вантажних вагонів за їх роком випуску та розроблено відповідні таблиці.

– "Розробка пропозицій по економічній відповідальності при порушенні залізничними адміністраціями правил експлуатації, пономерного обліку і розрахунків за користування вантажними вагонами власності інших держава на основі аналізу діючої системи розрахунків" (номер державної реєстрації 0110U007443). У межах цієї науково-дослідної роботи здобувачем розроблено методи визначення розміру економічної відповідальності за порушення правил повернення вантажних вагонів у звичайних умовах та в режимі термінового повернення, завантаження вагонів з порушенням спеціалізації та виконано практичні розрахунки розміру відповідних коефіцієнтів до плати за користування вантажним вагоном та фіксованих ставок економічної відповідальності.

– "Виконання техніко-економічних досліджень з порівняльним аналізом пасажирських вагонів різних виробників" (номер державної реєстрації 0108U008051). У цій роботі здобувачем виконана оцінка порівняльної економічної ефективності експлуатації на залізницях України пасажирських вагонів різних виробників.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є теоретико-методологічне обґрунтування та розробка практичних рекомендацій щодо розвитку методологічно-прикладних основ оцінювання вартості майна та майнових прав підприємств (на прикладі залізничного транспорту).

Для досягнення поставленої мети необхідно виконати такі завдання:

– на підставі дослідження теоретичних основ оцінки майна, аналізу особливостей ринкових відносин, нормативно-методичних засад оцінки майна та майнових прав і практики професійної оціночної діяльності в Україні виявити суттєві недоліки існуючої вітчизняної методологічної бази оцінювання вартості;

– розробити методичні підходи до коригування цін об'єктів порівняння на базі моделювання залежності вартості об'єктів нерухомого та рухомого майна, у тому числі, залізничного рухомого складу, від їх споживчих якостей;

– удосконалити методи короткострокового прогнозування цінових рядів динаміки для коригування цін об'єктів порівняння на відмінність у часі від дати оцінки;

– удосконалити методичний підхід до визначення ставки капіталізації за ринковими даними;

– дослідити взаємозв'язок ставок капіталізації та дисконту, розробити їх економіко-математичні моделі для різних варіантів надходження зворотного грошового потоку та формування вартості реверсії;

– розробити теоретико-методологічний підхід до визначення ставки дисконту на підставі встановлення зв'язку між рівнем ризику інвестиційного активу, який вимірюється показниками варіації, та дохідністю цього активу;

– розробити теоретико-методологічні засади визначення вартісного виразу фізичного зносу об'єктів у матеріальній формі з урахуванням невизначеності щодо

їх залишкового та загального ресурсів;

- розробити методичний підхід до визначення вартісного виразу фізичного зносу об'єктів у матеріальній формі з урахуванням невизначеності їх залишкового і загального ресурсів та відновлення ресурсів за рахунок ремонтів;

- розробити теоретико-методологічний підхід до визначення зносу об'єктів оцінки у матеріальній формі, які враховують можливості реінвестування доходів та вплив вартості капіталу на результати оцінки витратним методичним підходом;

- розробити теоретико-методологічні засади визначення спеціальної вартості особливо привабливих залізничних об'єктів;

- розробити науково-методичний підхід до визначення функціонального зносу залізничного рухомого складу з урахуванням їх сумісної роботи в єдиному технологічному процесі залізничних перевезень;

- удосконалити науково-методичний підхід до визначення ставок роялті ліцензійних угод щодо об'єктів майнових прав інтелектуальної власності;

- розробити науково-методичний підхід до оцінки майнових прав користування нерухомим майном;

- розробити методичні підходи до обґрунтування розміру економічної відповідальності за втрату, пошкодження рухомого складу в міждержавному сполученні;

- удосконалити методичні підходи до визначення збитків від пошкодження вагонів до ступеня, який припускає їх відновлення, з урахуванням розміру упущеної вигоди;

- розробити методичні підходи до визначення розміру економічної відповідальності за інші порушення узгодженого технологічного процесу залізничних перевезень.

Об'єктом дослідження є процеси оцінки майна та майнових прав підприємств на стадіях вторинного і первинного обміну та споживання.

Предметом дослідження є сукупність теоретико-методологічних, науково-методичних підходів та практичних засад оцінювання вартості майна та майнових прав підприємств.

Методи дослідження. Методологічною основою дисертаційного дослідження є наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених.

Для вирішення поставлених завдань використано системний підхід та комплекс загальнонаукових і спеціальних методів дослідження.

Методи наукової абстракції, аналізу та синтезу, історичний та логічний – для дослідження історичного розвитку теорій вартості та ціни, аналізу методологічних основ оцінки майна та майнових прав на стадіях вторинного обміну або використання.

Методи економетричного моделювання, теорії ймовірностей та математичної статистики – для розбудови моделей ринкової вартості та вартості заміщення для різних типів майна, у тому числі, залізничного рухомого складу та розробки методів коригування цін об'єктів порівняння, а також методів визначення ставки капіталізації за ринковою інформацією на базі економетричних моделей вартості.

Методи технічного аналізу ринків, теорії ймовірностей та математичної

статистики, численні методи оптимізації – для дослідження та прогнозування динаміки цін з метою коригування цін об'єктів порівняння у часі.

Методи фінансової математики – для дослідження взаємозв'язку ставок дисконту та капіталізації і розбудови відповідних економіко-математичних моделей.

Ймовірнісна модель інвестиційного ринку та методи векторної оптимізації – для встановлення взаємозв'язку між рівнем ризику інвестиційного активу та його дохідністю.

Методи теорії надійності технічних систем, теорії ймовірностей, диференціального та інтегрального числення – для дослідження процесів вартісного зносу майна у матеріальній формі.

Концепції цінності грошей у часі та фінансової математики – для врахування впливу цінності грошей у часі на вартісний знос майна у матеріальній формі.

Методи прямої та непрямой капіталізації дохідного методичного підходу – для розробки методичного підходу до визначення спеціальної вартості особливо привабливих залізничних об'єктів при їх оцінці на базі, яка відповідає спеціальній вартості.

Методи оцінки економічної ефективності для ідентифікації та оцінки економічного ефекту від комерціалізації об'єкта майнових прав інтелектуальної власності.

Метод дисконтування грошового потоку та метод заміщення – для оцінки майнових прав користування нерухомим майном.

Система показників експлуатаційної роботи залізничного транспорту, методи планування робочого парку рухомого складу та метод одиничних витратних ставок – для комплексного визначення функціонального зносу залізничного рухомого складу з урахуванням їх роботи у єдиному технологічному процесі залізничних перевезень.

Метод прямої капіталізації дохідного методичного підходу, метод кумулятивної побудови ставки дисконту, методи визначення ставки повернення капіталу, система показників експлуатаційної роботи – для обґрунтування розміру економічної відповідальності за втрату, пошкодження рухомого складу та інші порушення технологічного процесу внутрішніх та міждержавних залізничних перевезень з урахуванням прямих збитків та упущеної вигоди.

Інформаційною базою дослідження є міжнародні стандарти оцінки, міждержавні угоди у сфері залізничних перевезень, кодекси та закони України, постанови Кабінету Міністрів України, нормативні та інструктивні акти Міністерства інфраструктури України, Фонду державного майна України, інформація Державної служби статистики України, Національного банку України, фінансова та статистична звітність підприємств залізничного транспорту, інформаційні ресурси мережі Internet та результати власних досліджень здобувача.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в обґрунтуванні та подальшому розвитку теоретико-методологічних підходів та практичних рекомендацій щодо оцінювання вартості майна та майнових прав підприємств залізничного транспорту України. Розроблені у процесі дослідження важливі наукові положення, що визначають наукову новизну дисертаційної роботи, полягають у наступному:

вперше:

– обґрунтовано теоретико-методологічний підхід до визначення ставки дисконту, яка в конкретних ринкових умовах інвестування, що описуються ймовірнісною моделлю інвестиційного ринку, відповідає певному сукупному рівню ризику інвестування в об'єкт оцінки, який виміряний варіаційними показниками ризикованості, що дозволяє об'єктивно встановити ставку дисконту на підставі зв'язку дохідності та ризику інвестування;

– розроблено теоретико-методологічний підхід до визначення вартісного виразу фізичного зносу об'єктів оцінки у матеріальній формі, який заснований на стохастичному моделюванні напрацювання до відмови об'єкта оцінки та нового подібного об'єкта, що є носієм вартості заміщення (відтворення), і дозволяє враховувати об'єктивно притаманну майбутньому невизначеність при встановленні залишкового ресурсу об'єкта оцінки;

– запропоновано модель коефіцієнта придатності майна, яка враховує невизначеність у момент оцінки залишкового і загального терміну економічного життя об'єкта оцінки, а також його часткове відновлення за рахунок ремонтів, що дозволяє об'єктивно враховувати сукупну дію на вартість об'єкта оцінки фізичного зносу, що усувається, та фізичного зносу, що не усувається;

– розроблено теоретико-методологічний підхід до визначення вартісного зносу, який враховує можливості реінвестування майбутніх доходів від об'єкта оцінки та дає змогу визначення залишкового і загального ресурсів та поточної вартості ремонтів на основі моделювання потоків відмов відповідних технічних систем, що дозволяє враховувати вплив на викликану фізичним зносом втрату вартості об'єкта оцінки вартості капіталу та невизначеності залишкового ресурсу об'єкта оцінки, що має місце на дату оцінки;

– розроблено концептуальний підхід до визначення спеціальної вартості особливо привабливих залізничних об'єктів при проведенні їх оцінки на неринковій базі, який полягає у встановленні надбавки до ринкової вартості як капіталізованого додаткового чистого операційного доходу, що забезпечує об'єкт оцінки, та обґрунтовано методичні підходи до визначення додаткового чистого операційного доходу від різних типів особливо привабливих залізничних об'єктів у залежності від їх найбільш ефективного використання, що дозволяє у повній мірі враховувати в орендній платі корисність особливо привабливих залізничних об'єктів, що передаються в оренду;

удосконалено:

– порівняльний та дохідний підходи до оцінки майна за рахунок коригування цін об'єктів порівняння на ринках купівлі-продажу (оренди) на базі економетричних моделей вартості (орендної плати), встановлення факторних ознак, які доцільно включати до відповідних моделей, та розробки способів їх кількісного опису, що дозволяє, на відміну від існуючих методів коригування, визначати сумісний вплив на вартість (орендну плату) споживчих якостей майна на підставі обробки та узагальнення ринкової інформації щодо великої кількості об'єктів порівняння, що підвищує достовірність оцінки;

– метод ринкової екстракції, який використовується для визначення ставки

капіталізації, за рахунок визначення цього показника як співвідношення розрахункових ставки орендної плати та вартості одиниці порівняння, визначених за параметрами об'єкта оцінки за економетричними моделями орендної плати та вартості, що, на відміну від існуючого, забезпечує відповідність доходу та вартості при визначенні ставки капіталізації та суттєво розширює сферу його застосування;

– методичний підхід до визначення ставки капіталізації на підставі ставки дисконту за рахунок отримання нових залежностей між ставками капіталізації і дисконту для різних варіантів надходження зворотних грошових потоків на інвестований капітал, що дозволяє, на відміну від існуючого, достовірно визначати ставку капіталізації за відомою ставкою дисконту або ставку дисконту за відомою ставкою капіталізації та реалізовувати оцінку методом прямої капіталізації з урахуванням поточних ринкових тенденцій зміни доходів від майна та прогнозної динаміки цін;

– метод короткострокового адаптивного прогнозування динаміки цін, заснований на експоненціальному середньому, у межах якого, на відміну від існуючого, формалізовано встановлення початкових умов для експоненціального середнього перших різниць ряду динаміки цін шляхом вирішення задачі мінімізації суми квадратів відхилень фактичних рівнів від розрахункових, завдяки чому зменшується суб'єктивізм прогнозування;

– науково-методичні підходи до визначення морального зносу залізничного рухомого складу, які, на відміну від існуючих, враховують сумісну роботу вагонів та локомотивів у єдиному технологічному процесі залізничних перевезень і взаємний вплив зміни технічних характеристик на експлуатаційні показники їх використання, що дозволяє підвищити достовірність визначення морального зносу рухомого складу;

– метод роялті дохідного методичного підходу до оцінки майнових прав інтелектуальної власності за рахунок визначення граничної ставки роялті ліцензійної угоди за допомогою оцінки економічного ефекту ліцензіата від виробництва продукції за ліцензією, що дає можливість обґрунтовано встановлювати ставку роялті у процесі оцінки майнових прав інтелектуальної власності та в інших випадках, у тому числі, на етапі укладання ліцензійної угоди;

набули подальшого розвитку:

– теоретичний підхід до оцінки майнових прав користування нерухомим майном за рахунок розробки моделі граничної ставки плати за користування, при якій для користувача залишається економічно ефективним використання існуючого об'єкта нерухомості замість власного будівництва, що дозволяє оцінити майнове право користування об'єктом нерухомості за допомогою комбінованого методу, який поєднує метод прямої капіталізації та метод заміщення і, на відміну від існуючих підходів, забезпечує проведення оцінки на підставі параметрів самого об'єкта оцінки, а не його абстрактної заміни, і сприяє узгодженню інтересів користувача і власника при встановленні плати за користування об'єктом нерухомості за результатами оцінки;

– науково-методичний підхід до встановлення зносу втрачених (пошкоджених до ступеня виключення з інвентарного парку) вантажних вагонів інших держав для

визначення розміру відшкодування збитків у грошовій формі за рахунок встановлення типової залежності коефіцієнта придатності залізничного рухомого складу від часу експлуатації, що дозволяє наблизити розмір грошової компенсації за втрачений (пошкоджений) вагон до рівня його ринкової вартості;

– науково-методичний підхід до визначення розміру збитків від пошкодження вантажних вагонів за рахунок врахування зносу запасних частин, що підлягають заміні, та визначення розміру упущеної вигоди на підставі вартості пошкодженого майна та ставки капіталізації, яка включає норму доходу на інвестований у рухомий склад капітал та норму його повернення, що дозволить встановлювати повний обсяг збитків від пошкодження майна підприємств залізничного транспорту;

– науково-методичні підходи до визначення розміру економічної відповідальності за порушення правил повернення вантажних вагонів інших держав за рахунок визначення чистих доходів від експлуатації вантажного вагона за допомогою операції, яка є зворотною до оціночної процедури визначення вартості прямою капіталізацією доходу.

Практичне значення одержаних результатів полягає у використанні результатів дослідження у практичній діяльності з оцінки майна та методичному забезпеченні оцінки майна підприємств залізничного транспорту.

Використання розробок, одержаних у дисертаційному дослідженні, в практичній діяльності з оцінки майна суттєво сприяють підвищенню об'єктивності і достовірності її результатів.

Застосування економетричного моделювання, у першу чергу, для обґрунтування коригування цін об'єктів порівняння, з одного боку, дозволяє при встановленні впливу на вартість об'єкта оцінки враховувати ринкову інформацію щодо багатьох подібних об'єктів, що безперечно зменшить вплив окремого одиничного об'єкта порівняння на результат оцінки, з другого боку, забезпечує індивідуальний підхід до об'єкта, який втрачається при масовій оцінці. Крім того, використання результатів роботи у практичній оціночній діяльності сприятиме підвищенню продуктивності праці оцінювачів, оскільки дозволяє ширше застосовувати розподіл праці за рахунок використання однієї моделі вартості для виконання декількох оцінок.

Використання розробленого теоретико-методологічного підходу до визначення вартісного виразу фізичного зносу дозволяє застосовувати у практичній оціночній діяльності інструментарію апріорного і апостеріорного аналізу надійності технічних систем, що особливо важливо при оцінці спеціалізованого майна, до якого належить значна частина основних засобів залізничних підприємств.

Використання розроблених методичних підходів до оцінки на базі спеціальної вартості дозволить при наданні в оренду особливо привабливих залізничних об'єктів у повному обсязі враховувати їх корисність, що сприятиме підвищенню доходів державного бюджету та залізничних підприємств і покращенню ефективності управління їх активами.

Результати дисертаційного дослідження використовуються у практичній оціночній діяльності (акт впровадження результатів дисертації від 14.11.2012, виданий ТОВ "Адептес": суб'єкт оціночної діяльності – суб'єкт господарювання, сертифікат суб'єкта оціночної діяльності № 12554/11 від 13.10.2011).

Наукові результати, що одержані в процесі дослідження, були застосовані при розробці таких методичних документів (акт використання результатів дисертації від 19.11.2012, виданий Головним управлінням майнових та земельних ресурсів Укрзалізниці; акт впровадження від 22.11.2012, виданий ДП "Український державний розрахунковий центр міжнародних перевезень" та НВП "Укртранскад"; акт впровадження від 15.11.2012, виданий Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна):

- Методичні рекомендації з визначення спеціальної вартості особливо привабливих об'єктів залізничного транспорту;

- Методика визначення розміру відшкодування збитків, завданих пошкодженням вагонів;

- Методика розрахунку розміру економічної відповідальності за порушення пунктів 1.4 и 1.11 Правил експлуатації, пономерного обліку та розрахунків за користування вантажними вагонами власності інших держав.

Результати дослідження використовуються у навчальному процесі при підготовці бакалаврів, спеціалістів та магістрів з менеджменту при викладанні дисциплін: "Оцінка бізнесу і майна на залізничному транспорті", "Інвестиційний менеджмент", "Економіка залізничного транспорту" у Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна (акт впровадження від 15.11.2012, виданий Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна).

Особистий внесок здобувача. Усі наукові результати, викладені у дисертації, отримані автором самостійно. У цій дисертаційній роботі не використовуються положення та наукові результати, які захищені здобувачем у кандидатській дисертації. Праці [1, 5, 7, 8, 10 – 18, 20, 21, 24, 30, 33] є одноосібними. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у роботі використані лише ті положення та ідеї, які є результатом особистих досліджень здобувача. Особистий внесок до кожної з праць, опублікованих у співавторстві, відображено в списку опублікованих праць.

Апробація результатів дисертації. У процесі дисертаційного дослідження проводилась апробація проміжних і кінцевих результатів роботи шляхом оприлюднення у доповідях на міжнародних наукових і науково-практичних конференціях, що відбулися протягом 2005 – 2010 років, зокрема на: IV міжнародній науковій конференції “Проблеми економіки транспорту” (м. Дніпропетровськ, 2005 рік); V міжнародній науковій конференції “Проблеми економіки транспорту” (м. Дніпропетровськ, 2006 рік); міжнародній науково-практичній конференції "Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті" (м. Судак, 2006 рік); міжнародній науково-практичній конференції "Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті" (м. Судак, 2007 рік); VII міжнародній науковій конференції “Проблеми економіки транспорту” (м. Дніпропетровськ, 2008 рік); III міжнародній науково-практичній конференції "Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті" (м. Судак, 2008 рік); VIII міжнародній науковій конференції “Проблеми економіки транспорту” (м. Дніпропетровськ, 2009 рік); міжнародній науковій конференції "Трансбалтика 2009" (м. Вільнюс, 2009 рік); IX міжнародній науковій конференції “Проблеми економіки

транспорту" (м. Дніпропетровськ, 2010 рік); V міжнародній науковій конференції "Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті" (м. Яремча, 2010 рік). У повному обсязі дисертаційна робота доповідалась 7 лютого 2013 року на міжкафедральному науковому семінарі у Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна.

Публікації. За результатами наукових досліджень опубліковано 38 наукових праць, у тому числі, одна монографія (без співавторів), 20 статей у наукових фахових виданнях, з них 14 одноосібних, 3 статті у інших виданнях, 14 тез доповідей у матеріалах наукових конференцій. Загальний обсяг опублікованих наукових праць становить 23,71 ум. друк. арк., з них особисто здобувачеві належить 21,72 ум. друк. арк. Обсяг публікацій у формі монографії та статей у наукових фахових виданнях становить 21,62 ум. друк. арк., з них особисто здобувачеві належить 20,4 ум. друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається із вступу, шести розділів основної частини, висновків, чотирьох додатків, списку використаних джерел. Обсяг роботи становить 435 сторінок, у тому числі, 367 сторінок основного тексту, 32 сторінки додатків та 33 сторінки списку використаних джерел, що налічує 326 найменувань. У основному тексті міститься 65 таблиць (з них 8 таблиць на 7 окремих сторінках) та 23 рисунки (з них 2 рисунки на 1 окремій сторінці). Обсяг основного тексту становить 16 ум. друк. арк.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми, сформульовано мету та завдання дисертаційної роботи, визначено об'єкт, предмет та методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну, розкрито практичне значення отриманих результатів, ступінь і характер апробації.

У **першому розділі "Сутність, генезис та еволюція оцінки майна"** досліджено історичний розвиток теорій вартості та ціни, генезис та еволюція оцінки майна як окремої складової економічної науки, виконано аналіз міжнародних стандартів оцінки та нормативно-методичної бази оцінки майна в Україні.

На сучасному етапі існуючі теорії вартості можна згрупувати у три блоки, які умовно можна назвати: витратний, корисності, синтезуючий.

До групи "витратних" теорій можна віднести: трудову теорію вартості (У. Петті, А. Сміт, Д. Рікардо, К. Маркс, Ф. Енгельс), теорію витрат виробництва (Р. Торренс, Дж. Мілль, Дж. Мак-Куллох, Дж. С. Мілль), теорію факторів виробництва (Ж. Б. Сей, Н. В. Сеніор).

Блок теорій вартості, які впливають з концепції корисності, складають теорія граничної корисності (Г. Госсен, У. Джевонс) та австрійська школа (К. Менгер, О. Бем-Баверк, Ф. Визер).

До групи синтетичних концепцій можна включити теорію граничної продуктивності (Дж. Б. Кларк) та теорію ціни рівноваги (А. Маршал).

У цілому можна зробити висновок, що всі теорії зробили суттєвий внесок у розуміння складного економічного феномену – обміну товарів за їх вартістю. Найбільш синтетичного вигляду теорія вартості набуває у теорії ціни рівноваги, що

об'єднує концепції корисності та витрат. Спадаюча корисність товару визначає ціну попиту. Витрати факторів виробництва формують ціну пропозиції. Взаємодія на ринку цін попиту та пропозиції формує ціну рівноваги, що є основою, навколо якою коливаються ринкові ціни. Важливу роль у формуванні цін відіграє фактор часу. Чим коротший період, що розглядається, тим більший вплив чинить попит і, навпаки, чим він довший – тим суттєвішу роль відіграє пропозиція.

Інститут професійної оцінки майна, як елемент ринкової інфраструктури, обслуговує процеси обміну, у першу чергу, при перерозподілі прав власності на вже створений продукт. Оскільки процеси обміну, які обслуговує інститут оцінки майна, суттєво відрізняються від обміну новоствореного продукту, на стадії якого відбувається ціноутворення, оцінка майна та ціноутворення суттєво різні. І методи оцінювання вартості суттєво відрізняються від методів ціноутворення та утворюють специфічну галузь знань.

До двадцятого століття теорії оцінки як окремої наукової дисципліни не існувало, але її основи закладено у працях видатних вчених з політичної економії. З формуванням неокласичної економічної теорії починається виділення з теорії вартості двох окремих теорій – ціни та оцінки.

Розвиток підприємництва та економіки в цілому призвів як в окремих країнах, так і на міжнародному рівні, до суттєвих змін, що посирили ринкове значення професійної оцінки активів. Одним з наслідків процесу глобалізації у світовій економіці є уніфікація вимог до оцінки майна, що має вираз у появі міжнародних стандартів оцінки.

Стандарти оцінки містять визначення багатьох категорій, у тому числі, ціни, витрат, ринку і вартості у контексті теорії оцінки. Сформульовані загальні принципи оцінки майна, визначення видів вартості та баз оцінки, зміст методичних підходів, але у стандартах не розкриваються конкретні методи оцінювання вартості, що забезпечує їх достатню гнучкість та адаптивність до умов, що змінюються у часі.

На виконання вимог Закону "Про оцінку майна, майнових прав і професійної оцінної діяльності в Україні" приймаються Національні стандарти оцінки майна (на теперішній час постановами Кабінету Міністрів затверджено чотири стандарти). В цілому, національні стандарти оцінки у своїх принципових положеннях відповідають міжнародним стандартам оцінки.

У другому розділі "Теоретико-методологічні основи оцінки майна та майнових прав" досліджено теоретичні основи та система методів оцінки майна.

У сучасному трактуванні теорії оцінки вартість будь-якого майна розуміється як властивість, що набувається ним у економіко-правовому обігу, в умовах організованого ринку. Вартість – це характеристика товару, що притаманна йому не сама по собі, азначається йому угодою ринкових агентів, що регламентується певною системою правил. Перетворення реальних вартостей (або економічних цінностей) на номінальні ціни і в обґрунтовані ними витрати, зворотні процеси формування масових уявлень про реальні вартості на основі номінальних цін – це проблеми організації та здійснення інституціональних процедур, економічних за змістом і юридичних за формою. Ринкова вартість є продуктом певного економіко-правового ладу і поза межами такого ладу не має ні якісної, ні кількісної визначеності.

Особливість сучасних основ методології оцінки полягає в тому, що вживані методи можуть базуватися, залежно від цілей проведення оцінки, як на об'єктивних (ринкових), так і на суб'єктивних (інвестиційних) вартісних вимірюваннях результатів господарювання. Ця подвійність свідчить про існування двох позицій, з яких може розглядатися майно, що оцінюється, які не зводяться воедино: зовнішня і внутрішня. З такої методологічної позиції випливає, що хоча "дійсна" вартість майна пізнавана, проте вона не є єдиною, а крім того вона залежить від часу, місця і обставин її прояву. Ця множинність знайшла своє відображення у видах вартості, які можуть бути визначені у процесі оцінки для кожної сукупності умов та обмежень.

Дослідження особливостей сучасних ринкових відносин, аналіз нормативно-методичних засад оцінки майна та практики професійної оціночної діяльності в Україні дозволили виявити задачі подальшого розвитку методології оцінки майна, які потребують наукової розробки з метою підвищення об'єктивності та достовірності незалежної оцінки майна та майнових прав, у тому числі підприємств залізничного транспорту.

Третій розділ "Оцінка майна на базі економіко-математичних моделей" містить дослідження залежності ринкової вартості нерухомого та рухомого майна від визначальних чинників, розвиток методичних підходів до визначення вартості заміщення будівель, розробку методичних підходів до коригування цін у часі, обґрунтування взаємозалежності ставок капіталізації та дисконту, а також розроблений здобувачем теоретико-методологічний підхід до визначення ставки дисконту на базі ймовірнісної моделі інвестиційного ринку.

У процесі дослідження методів коригування цін та орендних плат об'єктів порівняння при оцінці нерухомості на ринковій базі встановлено, що розмір зазначених коригувань доцільно визначати на базі регресійних моделей вартості та орендної плати, що описують залежність вказаних показників від споживчих якостей майна, подібного до об'єкта оцінки.

У роботі розроблено методичний підхід, який дозволяє використовувати регресійне моделювання саме для коригування цін (орендних плат) певних базових об'єктів порівняння, що є найбільш близькими до об'єкта оцінки, або інформація про які є найбільш вірогідною, що дозволяє його застосування при індивідуальній оцінці ринкової вартості.

У роботі досліджені основні споживчі якості об'єктів нерухомого майна за основними сегментами ринку та розроблені способи їх кількісного опису.

Укрупнена ієрархічна класифікація споживчих якостей комерційної міської нерухомості, які впливають на її вартість, наведена на рис. 1.

Доводиться доцільність включення до економетричних моделей вартості одиниці порівняння об'єктів нерухомого майна змінної, яка визначається як відношення площі земельної ділянки до загальної площі приміщень.

Для моделювання ринкової вартості машин та устаткування також є доцільним застосування регресійного аналізу. У результаті дослідження встановлені основні факторні ознаки, які доцільно враховувати при побудові регресійної моделі вартості машин та устаткування, та запропоновані способи кількісного опису технічного стану об'єктів на базі бінарних змінних.

У роботі запропоновано для короткочасного прогнозування характеристик кон'юнктури ринку, яке необхідне для коригування вартісних показників об'єктів порівняння на відмінність моментів фіксації їх цін від дати оцінки, використання адаптивного методу прогнозування, заснованого на експоненціальному згладжуванні різниць (приростів) ряду динаміки.

При цьому пропонується удосконалення названого методу прогнозування за рахунок формалізації вибору початкових умов (початкового значення експоненціальної середньої та параметру експоненціального згладжування). Вказана формалізація досягається визначенням таких початкових умов, які мінімізують відхилення експоненціальних середніх від відповідних рівнів ряду динаміки, що аналізується. За критерій оптимальності може бути обрано мінімізація суми квадратів відхилень.

У роботі досліджено взаємозв'язок ставок капіталізації та дисконту у різних умовах та розроблено моделі визначення ставки капіталізації при відомій ставці дисконту, які дозволяють враховувати у рамках методу прямої капіталізації інфляційні

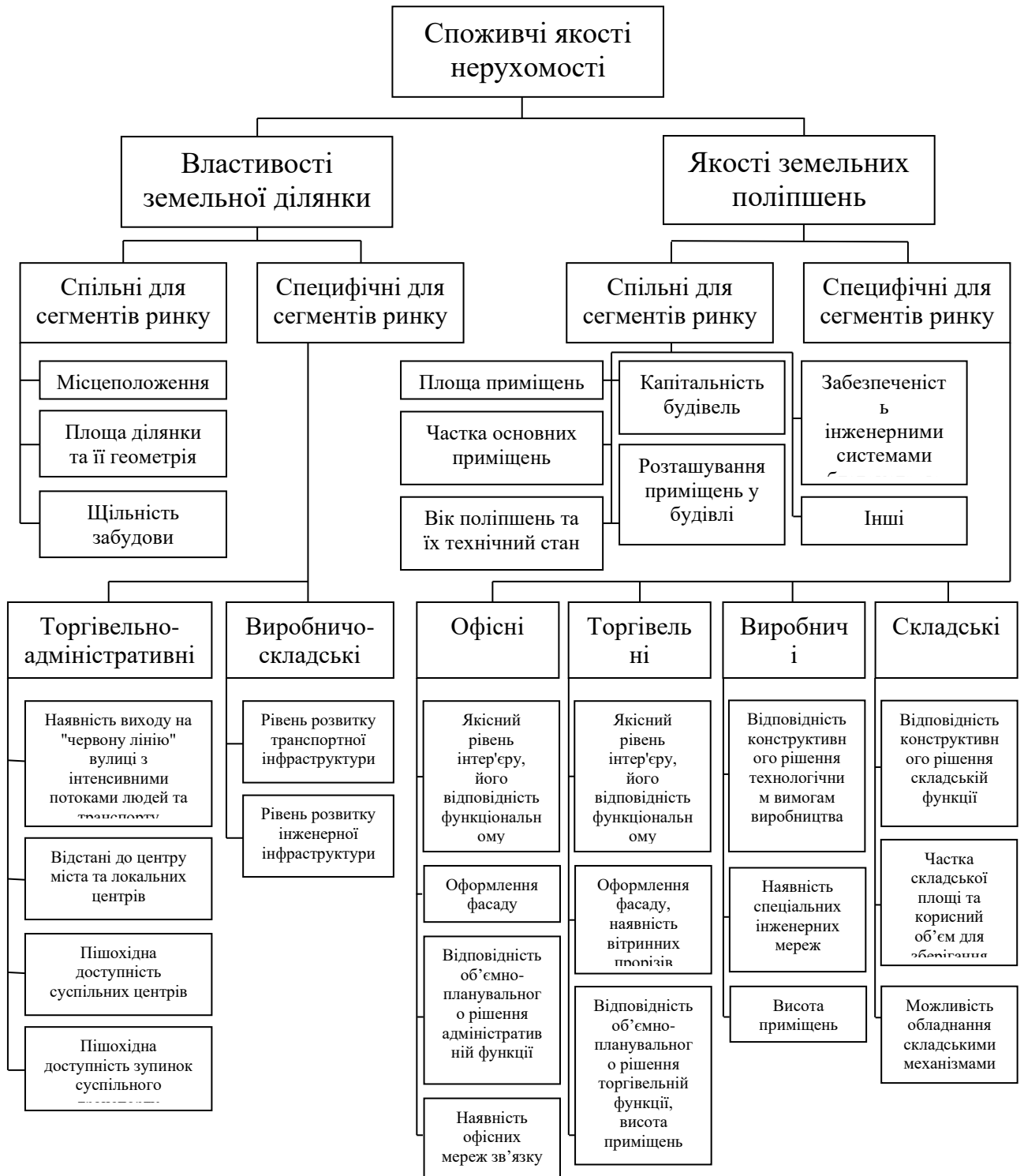


Рис. 1. Ієрархічна класифікація споживчих якостей нерухомості

процеси та зміни кон'юнктури ринку, що очікуються у майбутньому. Найбільш значущі з розроблених моделей взаємозв'язку описуються формулами:

$$R_k = R + (1 - k) \cdot \frac{R}{(1 + R)^T - 1}, \quad (1)$$

де R_k – ставка капіталізації, частка;

R – ставка дисконту, частка;

T – тривалість періоду прогнозування, років;

k – коефіцієнт співвідношення вартості реверсії та поточної вартості

грошового потоку.

$$R_k = (R - q) \cdot \frac{(1 + R)^T - k}{(1 + R)^T - (1 + q)^T}, \quad (2)$$

де q – темп приросту грошових потоків, разів.

Модель (1) може використовуватись у випадку стабільних у часі грошових потоків. Модель (2) передбачає зміну грошових потоків рівними темпами і є узагальненням моделі Гордона для обмеженого у часі випадку.

При оцінці нерухомості припустимими можуть бути такі допущення:

– зміна майбутніх грошових потоків відбувається за рахунок інфляційних процесів (у базових цінах грошові потоки постійні);

– період володіння співпадає із залишковим терміном економічного життя земельних поліпшень;

– вартість земельної ділянки без поліпшень також змінюється під впливом інфляції.

За таких умов ставки капіталізації і дисконту пов'язані залежністю:

$$R_k = (R - i) \cdot \frac{(1 + R)^T - \alpha \cdot (1 + i)^T}{(1 + R)^T - (1 + i)^T}, \quad (3)$$

де α – питома вага вартості землі у вартості об'єкту нерухомості на дату оцінки;

i – темп інфляції, частка.

При врахуванні зменшення грошових потоків у базових цінах під впливом чинників зносу земельних поліпшень модель ставки капіталізації приймає вигляд:

$$R_k = (R - i + w + i \cdot w) \cdot \frac{(1 + R)^T - \alpha \cdot (1 + i)^T}{(1 + R)^T - (1 + i)^T \cdot (1 - w)^T}, \quad (4)$$

де w – темп зменшення грошових потоків, частка.

У загальному випадку, показники i та w моделі (4) можуть враховувати і інші чинники підвищення та зменшення майбутніх грошових потоків від об'єкта нерухомості

Якщо припустити, що грошові потоки зменшуються рівними темпами до рівня грошового потоку від земельної ділянки без поліпшень, модель (4) набуває вигляду:

$$R_k = 1 + R - (1 + i) \cdot \alpha^{\frac{1}{T}}. \quad (5)$$

На думку здобувача, при визначенні ставки капіталізації за період володіння (T) доцільно враховувати типовий термін договору оренди, що склався на відповідному сегменті ринку. З урахуванням чинників впливу ринкової кон'юнктури, зносу земельних поліпшень та інфляції модель ставки капіталізації об'єкта нерухомості є такою:

$$R_k = (R - i) \cdot \frac{(1 + R)^T - (1 + m)^T \cdot \left(1 - (1 - \alpha) \cdot \frac{T}{T_r}\right)}{(1 + R)^T - (1 + i)^T}, \quad (6)$$

де R – номінальна ставка дисконту, частка;

i – темп інфляції, що очікується, частка;

T – термін володіння, що відповідає типовому терміну договору оренди нерухомого майна на відповідному сегменті ринку, років;

- m – середній темп приросту середнього рівня цін на відповідному сегменті ринку, що прогнозується на період володіння, частка;
 α – питома вага вартості землі у вартості об'єкта нерухомості на дату оцінки, частка;
 T_r – залишковий строк економічного життя земельних поліпшень на дату оцінки, років.

Крім того, запропоновано удосконалення методу визначення ставки капіталізації безпосередньо за даними ринкових спостережень (методу ринкової екстракції), яке засновано на економетричному моделюванні вартості та орендної плати. Цей метод дозволяє забезпечити відповідність ставки капіталізації ринковій базі оцінки та має значно більшу сферу застосування, ніж традиційний метод ринкової екстракції. Він забезпечує повну відповідність розрахункових величин орендної плати та ціни, що використовуються для визначення ставки капіталізації, об'єкту оцінки, оскільки вони визначаються за параметрами останнього. Тобто, отриманий результат є більш точним, ніж при простому співставленні середніх за відповідним сегментом ринків купівлі-продажу та оренди.

У роботі розроблено метод визначення ставки дисконту, за допомогою якого в межах конкретної ймовірнісної моделі інвестиційного ринку, яка відображає ринкові умови інвестування, можна точно визначити ставку дисконту, що відповідає певному сукупному рівню ризику інвестування в об'єкт оцінки, який вимірюється варіаційними показниками ризикованості.

На думку здобувача, мінімальна прийнятна для інвестора норма доходу певного інвестиційного активу із заданим ризиком (що є економічним змістом ставки дисконту) дорівнює дохідності у точці, що лежить на ефективній межі критеріальної множини та має координату ризику, яка відповідає заданому рівню, оскільки ця точка відображає дохідність кращого для заданого рівня ризику альтернативного варіанту інвестування, який існує на ринку. Тоді ставка дисконту визначається як результат вирішення задачі оптимізації такого вигляду:

$$\begin{cases} w^T \cdot m \xrightarrow{w} \max \\ \sum w_i = 1 \\ w_i \geq 0 \\ \sqrt{w^T \cdot (C \cdot w)} = \delta_0 \end{cases}, \quad (7)$$

де w^T – транспонований вектор (вектор-рядок) питомих ваг активів у портфелі;
 m – вектор (вектор-стовпчик) математичних сподівань дохідностей активів;
 C – коваріаційна матриця дохідностей;
 w – вектор (вектор-стовпчик) питомих ваг активів у портфелі;
 w_i – елементи вектору питомих ваг складових портфеля;
 δ_0 – заданий рівень ризику (середньоквадратичне відхилення, що характеризує рівень ризику інвестиційного активу, для якого визначається ставка дисконту).

За результатами вирішення задачі (7) для різних варіантів (δ_0) можна побудувати апроксимаційну функцію ефективної межі вигляду: $R = f(\delta)$, за якою також можна однозначно встановити ставку дисконту для заданого рівня ризику.

У роботі побудовано зазначену вище апроксимуючу функцію, яка відображена на рис. 2.

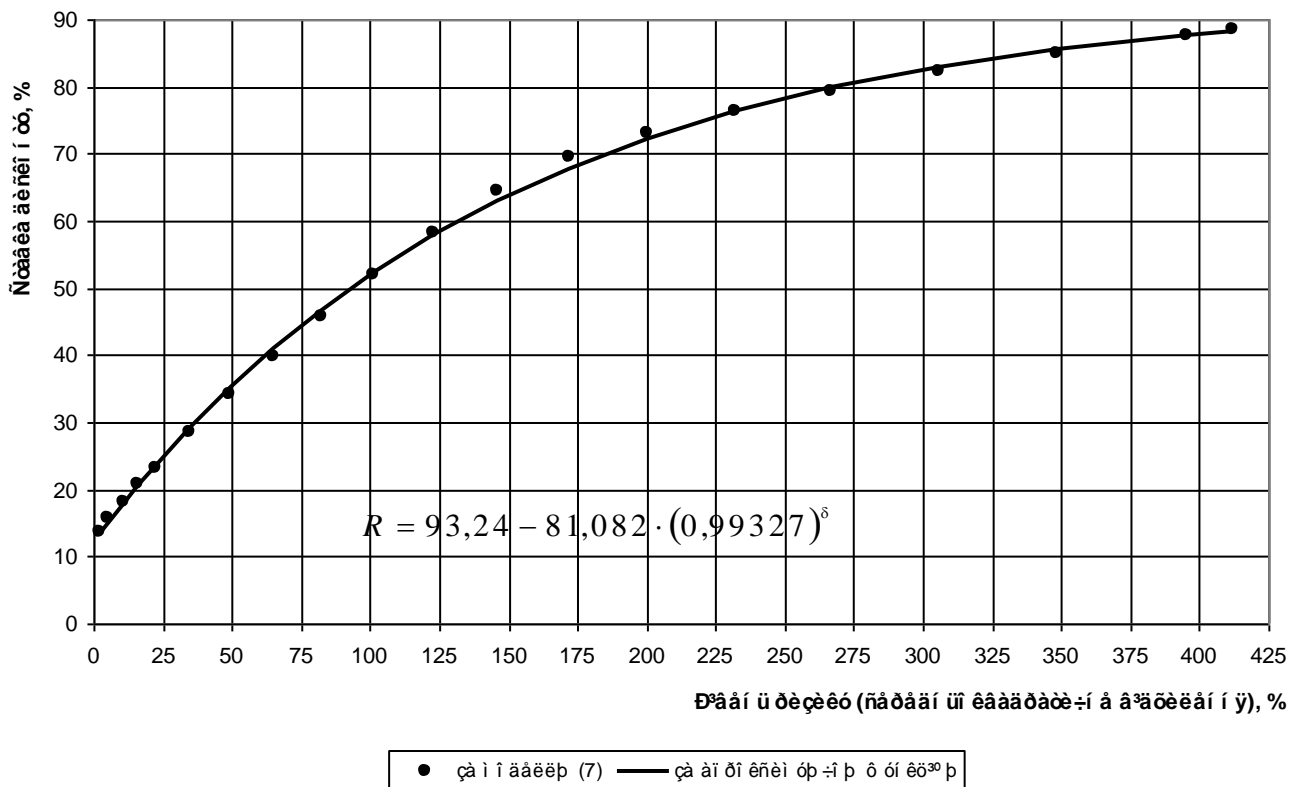


Рис. 2. Графік апроксимуючої функції залежності ставки дисконту від рівня ризику

Розроблений теоретико-методологічний підхід більш, ніж відома модель CAPM, придатний для використання в умовах України, оскільки не потребує ретроспективних даних щодо β -коефіцієнта акцій, не використовує досить умовний показник доходності ринкового пакету та не вимагає уведення до моделі безризикового активу, який, на сучасному етапі розвитку фондового ринку, в Україні відсутній. Крім того, запропонований підхід характеризується спільними з моделлю CAPM позитивними якостями: дозволяє значно зменшити, у порівнянні з методом кумулятивної побудови, вплив на результат суб'єктивних чинників, а також у повній мірі враховує можливості зменшення ризику за рахунок диверсифікації інвестицій.

У четвертому розділі "Вартісна оцінка фізичного зносу майна у матеріальній формі з урахуванням невизначеності та вартості капіталу" розроблено теоретико-методологічні підходи до визначення втрати вартості майна у матеріальній формі унаслідок його фізичного зносу, які враховують ймовірнісну природу залишкового ресурсу об'єкта оцінки та вплив вартості капіталу.

При аналізі існуючих методів визначення фізичного зносу майна у матеріальній формі виявлені їх суттєві недоліки. Найбільш загальним методом визначення фізичного зносу, на погляд здобувача, є метод ефективного віку, бо саме цей метод встановлює відповідність фізичного зносу із зменшення ресурсу об'єкта оцінки. Однак існує потреба в розробці нових методів встановлення залишкового та

загального строків корисного використання (експлуатації). Необхідно враховувати той факт, що обидва ці показники стосуються майбутнього. Тому вони мають невизначену природу і не можуть бути встановлені точно, а прогнозуються.

У роботі розроблена стохастична модель, що дозволяє визначати коефіцієнт придатності фізичного зносу за параметрами щільностей розподілів напрацювання до відмови, що дає змогу визначити взаємозв'язок показників надійності технічних систем та фізичного зносу об'єкта оцінки як економічної категорії.

Для об'єктів оцінки, що не підлягають ремонтам (тобто таких, які є технічними системами, що не відновлюються), коефіцієнт придатності визначається як математичне сподівання випадкової величини, яка є відношенням випадкових величин – залишкового напрацювання до відмови об'єкта оцінки та напрацювання до відмови нового об'єкта, подібного об'єкту оцінки, який є носієм вартості заміщення (відтворення).

При відомих розподілах названих випадкових величин коефіцієнт придатності визначається формулою:

$$K_n = \left(\int_0^{+\infty} t \cdot f_Y(t) \cdot dt \right) \cdot \left(\int_0^{+\infty} \frac{1}{x} \cdot f_T\left(\frac{1}{x}\right) \cdot dx \right), \quad (8)$$

де K_n – коефіцієнт придатності, який змінюється у діапазоні $0 \leq K_n \leq 1$, та відбиває залишковий ресурс об'єкта оцінки;

f_Y – щільність розподілу залишкового напрацювання до відмови об'єкта оцінки;

f_T – щільність розподілу напрацювання до відмови нового об'єкта, подібного об'єкту оцінки, який є носієм вартості заміщення (відтворення).

При рівномірному розподілі вказаних випадкових величин модель коефіцієнта придатності набуває вигляду:

$$K_n = \frac{a_Y + b_Y}{2} \cdot \frac{\ln b_T - \ln a_T}{b_T - a_T}, \quad (9)$$

За трикутного розподілу коефіцієнт придатності визначається за формулою:

$$K_n = \frac{a_Y + c_Y + b_Y}{3} \cdot \frac{2}{b_T - a_T} \cdot \left(b_T \cdot \frac{\ln b_T - \ln c_T}{b_T - c_T} - a_T \cdot \frac{\ln c_T - \ln a_T}{c_T - a_T} \right). \quad (10)$$

де $a_Y, b_Y, b_T, a_T, c_Y, c_T$ – параметри законів розподілу вказаних випадкових величин.

Параметрами трикутного закону розподілу є межі, у яких випадкова величина приймає значення (a, b) , та мода щільності розподілу (c) .

Для експоненціального закону розподілу характерним є постійне значення інтенсивності відмов, яке дорівнює зворотній величині середнього напрацювання на відмову. Параметр λ експоненціального розподілу характеризує інтенсивність відмов технічної системи. За такого закону розподілу коефіцієнт придатності визначається формулою:

$$K_n = \frac{\lambda_T}{\lambda_Y} \cdot \int_0^{+\infty} \frac{e^{-\frac{\lambda_T}{x}}}{x} \cdot dx. \quad (11)$$

У загальному випадку коефіцієнт придатності може бути встановлено методом статистичних випробувань безпосередньо як статистична оцінка математичного сподівання відношення випадкових величин.

Розроблено модель коефіцієнта придатності за фізичним зносом, яка враховує

відновлення працездатності та часткове відновлення ресурсу об'єкта оцінки за рахунок проведення ремонтів, а також враховує стохастичну природу залишкового та загального терміну економічного життя об'єкта оцінки:

$$K_{n,\phi} = \alpha_l + (1 - \alpha_l) \cdot \frac{T_{z1}}{T_n} - \left((1 - \alpha_l) \cdot \frac{T_{z1} - T_{z2}}{T_n} + \alpha_p \right) \cdot \frac{T_{p1}}{T_{p1} + T_{p2}}, \quad (12)$$

де $K_{n,\phi}$ – коефіцієнт придатності, що враховує фізичний знос, частка;

α_l – коефіцієнт співвідношення вартості ліквідації та вартості заміщення (відтворення), частка;

T_{z1} – залишковий термін економічного життя безпосередньо після виконання останнього ремонту, що передує даті оцінки, років;

T_{z2} – залишковий термін економічного життя безпосередньо після виконання першого майбутнього ремонту після дати оцінки, років;

T_n – термін економічного життя нового подібного об'єкта, який є носієм вартості заміщення (відтворення) об'єкта оцінки, грн;

T_{p1} – тривалість періоду часу від останнього ремонту (від початку експлуатації об'єкта, якщо ремонти ще не проводились) до дати оцінки, років;

T_{p2} – тривалість періоду часу від дати оцінки, до першого майбутнього ремонту після дати оцінки (закінчення терміну економічного життя, якщо у майбутньому ремонт не передбачається), років.

α_p – коефіцієнт співвідношення вартості ремонту та вартості заміщення (відтворення), частка.

Показники у моделі (12), які стосуються майбутніх подій (час проведення майбутнього ремонту, залишковий термін економічного життя, загальний термін економічного життя подібного об'єкта), розглядаються як випадкові величини. Коефіцієнт придатності визначається як математичне сподівання випадкової величини, яка формується відповідно до моделі (12). Для моделювання цієї випадкової величини та визначення її математичного сподівання доцільно використовувати метод статистичних випробувань.

Існуючі на теперішній час методи визначення фізичного зносу, що використовуються у межах витратного оціночного підходу, не враховують можливість реінвестування доходів від об'єкта оцінки упродовж його життєвого циклу, які описуються категоріями вартості грошей у часі та в повній мірі можуть бути враховані в межах дохідного оціночного підходу. Однак ці чинники мають суттєвий вплив на вартість і їх ігнорування при оцінці об'єктів з великими термінами корисного використання помітно спотворюють результати оцінки витратним підходом. Тому врахування вартості грошей у часі при визначенні вартісного зносу особливо актуально для спеціалізованого майна, при оцінці якого витратний підхід є основним. У роботі розроблено модель коефіцієнта придатності, яка враховує цінність грошей у часі:

$$K_n = \left(1 + \sum_{t=0}^{T_n} \frac{\alpha_{p,n,t}}{(1+R)^t} - \frac{\alpha_l}{(1+R)^{T_n}} \right) \cdot \frac{1 - (1+R)^{T_{zaz}}}{1 - (1+R)^{T_n}} - \sum_{t=0}^{T_{zaz}} \frac{\alpha_{p,об,t}}{(1+R)^t} + \frac{\alpha_l}{(1+R)^{T_{zaz}}}, \quad (13)$$

де $\alpha_{p,n,t}$ – коефіцієнт співвідношення вартості ремонту нового об'єкта – носія вартості

- заміщення, що буде проведений у момент часу t , з вартістю заміщення (відтворення) цього об'єкта, частка;
- $\alpha_{p,об.t}$ – коефіцієнт співвідношення вартості ремонту об'єкта оцінки, що буде проведений після дати оцінки у момент часу t , з вартістю заміщення (відтворення) нового подібного об'єкта, частка;
- R – "реальна" (очищена від інфляції) ставка дисконту (мінімальна норма доходу, прийнятна для інвестора), частка;
- $T_{зал}$ – залишковий термін економічного життя об'єкта оцінки, років.
- T_n – термін економічного життя нового об'єкта, подібного об'єкту оцінки, який є носієм вартості заміщення (відтворення), років;
- α_l – коефіцієнт співвідношення вартості ліквідації з вартістю заміщення (відтворення), частка.

Усі показники, що входять до моделі (13) та стосуються майбутніх подій розглядаються як випадкові величини. При цьому визначення кількості ремонтів, а, відповідно, і їх поточної вартості, для об'єкта оцінки та нового подібного об'єкта базується на моделюванні потоку відмов відповідної технічної системи. Залишковий термін економічного життя об'єкта оцінки та термін економічного життя нового подібного об'єкта, описуються незалежними випадковими величинами, які відображають період часу до переходу в граничний стан відповідних технічних систем.

У п'ятому розділі "Оцінка майна підприємств залізничного транспорту на базі спеціальної вартості" розроблено методичні підходи до оцінки особливо привабливих залізничних об'єктів на неринковій базі.

Ряд об'єктів залізничного транспорту мають властивості, що суттєво відрізняють їх від подібних об'єктів, що представлені на ринку нерухомості. Такими властивостями є:

- генерація інтенсивних потоків людей;
- формування транспортних вузлів міського транспорту та їх інтеграція з зовнішнім пасажирським транспортом;
- вплив на вартість оточуючих об'єктів нерухомості, що її підвищує, тощо.

Вплив чинників, що формують додаткову корисність особливо привабливих об'єктів залізничного транспорту, може бути кількісно виражений у вигляді додаткового доходу, отримання якого забезпечує об'єкт оцінки в порівнянні з подібними, які використовуються для визначення ринкової вартості. Тому для визначення надбавки, що відрізняє спеціальну вартість від ринкової, доцільно використовувати дохідний підхід. Зазначена надбавка може бути визначена методами прямої або непрямої капіталізації указаного вище додаткового доходу.

Спеціальна вартість об'єкта оцінки визначається як сума його ринкової вартості та надбавки до неї, яка враховує нетипову мотивацію чи особливу заінтересованість потенційного покупця (користувача) в об'єкті оцінки.

Надбавка до ринкової вартості може бути визначена дохідним підходом шляхом капіталізації додаткового чистого операційного доходу методами прямої або непрямої капіталізації.

Спеціальний чистий операційний дохід від об'єкта оцінки може бути

визначений прямим розрахунком за формулою:

$$D_c = D_{в.с} - B_{он.с}, \quad (14)$$

де D_c – спеціальний чистий операційний дохід, грн;

$D_{в.с}$ – валовий дохід, що очікується від об'єкта оцінки, визначений з урахуванням нетипової мотивації чи особливої заінтересованості потенційного покупця (користувача) в об'єкті оцінки, грн;

$B_{он.с}$ – операційні витрати, пов'язані з отриманням валового доходу ($D_{в.с}$), грн.

Також показник, що розглядається, може бути визначений шляхом коригування ринкового чистого операційного доходу за формулою:

$$D_c = D_p \cdot K_c, \quad (15)$$

де D_p – ринковий чистий операційний дохід від об'єкта оцінки, грн;

K_c – коефіцієнт, що відбиває співвідношення спеціального та ринкового чистих операційних доходів.

Для об'єктів, найбільш ефективним використанням котрих є організація торгівлі, коефіцієнт (K_c), що відбиває співвідношення спеціального та ринкового чистих операційних доходів, визначається як добуток індексу цін товарів та індексу обсягів продажу.

Індекс цін товарів може бути визначений за формулою:

$$I_u = \frac{\sum_i u_{1,i} \cdot n_{1,i}}{\sum_i u_{0,i} \cdot n_{1,i}}, \quad (16)$$

де I_u – індекс цін товарів, разів;

$u_{1,i}$ – ціна і-го товару, яка визначена з урахуванням розташування об'єкта оцінки у особливо привабливому залізничному об'єкті, грн;

$u_{0,i}$ – ціна і-го товару, яка визначена як типова ціна аналогічного товару у мережі роздрібної торгівлі без урахування розташування торгівельного об'єкта в особливо привабливому залізничному об'єкті, грн;

$n_{1,i}$ – обсяг продажу і-го товару із використанням об'єкта оцінки, який визначено з урахуванням його розташування в особливо привабливому залізничному об'єкті, од.

Індекс обсягів продажу може бути визначений за формулою:

$$I_n = \frac{\sum_i u_{0,i} \cdot n_{1,i}}{\sum_i u_{0,i} \cdot n_{0,i}}, \quad (17)$$

де I_n – індекс обсягів продажу, разів;

$n_{0,i}$ – обсяг продажу і-го товару із використанням об'єкта оцінки, який визначено без урахування його розташування в особливо привабливому залізничному об'єкті, од.

Якщо найбільш ефективним використанням об'єкта оцінки є організація громадського харчування, коефіцієнт (K_c), що відбиває співвідношення спеціального та ринкового чистих операційних доходів, може бути визначений за формулою:

$$K_c = \frac{1+n_c/100}{1+n_m/100}, \quad (18)$$

де n_c – середня націнка закладу громадського харчування, що утворюється із застосуванням об'єкта оцінки, визначена з урахуванням розташування його у особливо привабливому залізничному об'єкті, %;

n_m – типова середня націнка подібного закладу громадського харчування, яка визначена без урахування розташування його у особливо привабливому залізничному об'єкті, %.

Якщо найбільш ефективним є використання об'єкта оцінки як складського, який за своїми технічними характеристиками та місцеположенням може виконувати функції залізничних складів загального користування, валовий дохід, що очікується від об'єкта оцінки, визначений з урахуванням нетипової мотивації чи особливої заінтересованості потенційного покупця (користувача) у об'єкті оцінки, може бути визначений за формулою:

$$D_{в.с} = \frac{S}{H_n} \cdot K_z \cdot Z_{зб} \cdot 365, \quad (19)$$

де S – площа складського об'єкта – об'єкта оцінки, м²;

H_n – норма площі складу на 1 тону вантажу, м²/т;

K_z – коефіцієнт, що враховує заповнення складського об'єкта;

$Z_{зб}$ – збір за зберігання вантажів на місцях загального користування за діючими на дату оцінки тарифами без ПДВ (відповідно до об'єкта оцінки – для критих або відкритих складів), грн/т на добу.

При цьому спеціальний чистий операційний дохід визначається за формулою (14).

У шостому розділі "Науково-методичні підходи до оцінки специфічних видів майна та майнових прав підприємств" розробляються науково-методичні підходи до оцінки залізничного рухомого складу на базі ринкової вартості, визначення функціонального зносу рухомого складу, оцінки майнових прав інтелектуальної власності, оцінки майнових прав користування нерухомим майном, а також обґрунтування розміру економічної відповідальності за пошкодження рухомого складу та інші порушення технологічного процесу перевезень.

У роботі досліджуються можливі варіанти одиниць порівняння, які можуть бути використані при оцінці рухомого складу порівняльним підходом. З'ясовано сфери застосування як одиниць порівняння об'єктів рухомого складу в цілому, одиниць потужності, вантажопідйомності, маси тари. Доводиться доцільність реалізації порівняльного підходу при оцінці залізничного рухомого складу методом регресійного аналізу. Встановлено доцільні варіанти вибору результуючої та факторних ознак регресійної моделі вартості залізничного рухомого складу. Розроблено способи кількісного опису якісних змінних, що входять до факторних ознак такої моделі.

Значна частина активів підприємств залізничного транспорту з позицій стандартів оцінки майна може бути класифікована як спеціалізоване майно. Таке майно як самостійний об'єкт не може бути оцінено на базі ринкової вартості. У переважній більшості випадків спеціалізоване майно, яке не вичерпало своєї

корисності, оцінюється з використанням неринкової бази оцінки з визначенням виду вартості – залишкова вартість заміщення (відтворення). Ключовим питанням визначення залишкової вартості заміщення (відтворення) витратним підходом є встановлення зносу об'єкта оцінки. Наявність у складі парку рухомого складу морально застарілих локомотивів і вагонів вимагає при їх оцінці достовірного визначення функціонального зносу по відношенню до сучасних подібних об'єктів. Зокрема, необхідно враховувати те, що вагони і локомотиви функціонують у єдиному технологічному процесі і зміна параметрів локомотивів може істотно вплинути на роботу вагонів і навпаки. Вартість заміщення з урахуванням морального зносу визначається як гранична ціна нового об'єкта, ідентичного за своїми параметрами об'єкту оцінки, при якій чистий дисконтований дохід від його експлуатації буде рівний чистому дисконтованому доходу для об'єкта-аналога, парк якого достатній для виконання такого ж обсягу перевезень. У роботі розроблені моделі для визначення величини морального зносу вантажних локомотивів та вантажних вагонів з урахуванням їх взаємозв'язку та функціонування у єдиному технологічному процесі залізничних перевезень.

Розроблено економіко-математичну модель граничної ставки роялті, яка заснована на вивченні ліцензійної угоди як інвестиційного проекту ліцензіата. Такий підхід дозволяє визначати ціну ліцензії на основі принципів оцінки економічної ефективності інвестиційного проекту і за допомогою методів оцінки зазначеної ефективності. У отриманій моделі відносна ставка роялті прямо залежить від тривалості розробки ліцензіатом продукції, яка аналогічна ліцензійній, що дозволяє враховувати економічний ефект, який виникає у ліцензіата за рахунок лага у часі між виходом на ринок з ліцензійною продукцією і з продукцією власної розробки, що аналогічна ліцензійній. Також ставка роялті збільшується, якщо ціна ліцензійної продукції вища за ціну продукції власної розробки ліцензіата. Така різниця в ціні виникає при наявності монопольної ренти, одержання якої (в силу своїх унікальних характеристик) забезпечує об'єкт права інтелектуальної власності, що є предметом ліцензійної угоди. Крім того, ставка роялті збільшується, якщо очікуваний обсяг виробництва ліцензійної продукції більший за очікуваний обсяг виробництва продукції, яка аналогічна ліцензійній, що дозволяє враховувати конкурентні переваги, які може забезпечити придбання ліцензії. Ставка роялті збільшується, якщо очікувана собівартість виробництва ліцензійної продукції нижча, ніж аналогічної продукції власної розробки ліцензіата, що також дозволяє враховувати індивідуальні особливості та комерційну цінність об'єкта інтелектуальної власності, який є предметом ліцензійної угоди. Величина ставки роялті прямо залежить від розміру витрат на проведення ліцензіатом власних досліджень для розробки продукції, що аналогічна ліцензійній. Її зворотна залежність спостерігається з величиною витрат на освоєння виробництва ліцензійної продукції.

Запропоновано методичний підхід до оцінки майнових прав користування нерухомим майном. Аналіз корисності таких майнових прав дозволяє встановити чистий дохід, що вони генерують. Він вимірюється максимальним рівнем плати за користування, який може забезпечити об'єкт оцінки. Так, у потенційного користувача існує два можливі варіанти: використання існуючого об'єкта нерухомості або придбання земельної ділянки за ринковими цінами і будівництво

його функціональної заміни. Максимальний рівень плати за користування, при якому перший варіант залишається економічно ефективним для користувача, може бути встановлений із рівності поточної вартості грошових потоків, які виникають у користувача у першому і другому випадках. Вартість майнових прав визначається шляхом капіталізації вказаного граничного рівня плати за користування.

У дисертаційному дослідженні розглядаються специфічні сфери застосування методології оцінки майна – для визначення розміру економічної відповідальності за пошкодження рухомого складу та інші порушення технологічного процесу залізничних перевезень.

Запропоновано удосконалення механізму компенсації за втрату (пошкодження до ступеня виключення з інвентарного парку) вантажних вагонів власності інших держав за рахунок зміни способу врахування зносу таких вагонів, який (за умови забезпечення відповідності нормативних цін нових вагонів поточному рівню цін на новий залізничний рухомий склад за рахунок періодичного перегляду вказаних нормативних цін) дозволить, з одного боку, наблизити нормативну вартість до ринкової. З іншого боку, підвищення рівня грошового відшкодування прямих збитків стимулюватиме залізничну адміністрацію-користувача до відшкодування збитків у натуральній формі, що прискорює для залізничної адміністрації-власниці процес відтворення рухомого складу.

У роботі досліджуються питання визначення суми збитків від пошкодження вантажних вагонів на внутрішніх залізничних перевезеннях, яка підлягає відшкодуванню винною стороною. Розроблено методичні підходи до визначення вартості ремонту пошкодженого вагона з урахуванням зносу запасних частин, які підлягають заміні, а також визначення розміру упущеної вигоди на підставі вартості пошкодженого майна та ставки капіталізації, яка враховує норму доходу на інвестований у рухомий склад капітал та норму його повернення

Розроблено методичний підхід до визначення обґрунтованої величини економічної відповідальності за порушення порядку повернення вагонів інших держав у звичайних умовах, який містить операцію, що зворотна до методу прямої капіталізації доходного методичного підходу до оцінки майна, що дозволяє виділити доходи, які генерує безпосередньо вантажний вагон, із загальної величини чистих доходів від перевезень.

ВИСНОВКИ

У ході виконання дисертаційного дослідження отримані нові наукові положення та науково обґрунтовані результати, які в сукупності розв'язують важливу для економіки України наукову проблему розвитку методологічно-прикладних основ оцінювання вартості майна та майнових прав підприємств.

За результатами дисертаційного дослідження можна зробити такі висновки:

1. Трансформаційні процеси та подальший розвиток ринкової моделі економіки України вимагають розбудови її ринкової інфраструктури, одним з елементів якої є професійна оціночна діяльність. Категорії ціни та вартості є одними з основних у економічній теорії та досліджуються з початку її формування як галузі знань. Разом з історичним розвитком економічних відносин розвиваються та формуються нові

теоретичні уявлення щодо вартості та ціни. Оцінка ж майна, ґрунтуючись на теоретичних уявленнях щодо них, розглядає ці категорії в площині практичного виявлення такої ціни, за якою може відбутись відчуження майна, як правило, на стадії вторинного обміну, чим відрізняється від ціноутворення. На теперішній час, оцінка майна відокремлена у самостійну підгалузь економічної науки. Існує досить розвинена методологічна база оцінювання вартості. Однак, вона сформована і тривалий час практично застосовується в країнах з розвиненою ринковою економікою. Україна ж проходить стадію трансформаційних процесів, що вимагає суттєвого переосмислення та доповнення методологічної бази оцінки майна та майнових прав. Дослідження особливостей сучасних ринкових відносин, аналіз нормативно-методичних засад оцінки майна та практики професійної оціночної діяльності в Україні дозволили виявити задачі подальшого розвитку методології оцінки майна, які потребують наукової розробки з метою підвищення об'єктивності та достовірності незалежної оцінки майна та майнових прав, у тому числі, підприємств залізничного транспорту.

2. У процесі дослідження методів коригування цін та орендних плат об'єктів порівняння при оцінці нерухомості на ринковій базі встановлено, що розмір зазначених коригувань доцільно визначати на підґрунті економетричних моделей вартості та орендної плати одиниці порівняння, що описують залежність вказаних показників від споживчих якостей майна, подібного до об'єкта оцінки. Це дає можливість визначати розмір коригувань на підставі узагальнення відомостей щодо багатьох об'єктів порівняння, які присутні на ринку, та враховувати сукупний вплив на вартість багатьох споживчих якостей об'єктів нерухомого майна, що сприяє підвищенню достовірності результатів оцінки. У роботі досліджені основні споживчі якості об'єктів нерухомого майна за сегментами ринку та розроблені способи їх кількісного опису. Доведена доцільність включення до економетричних моделей вартості одиниці порівняння об'єктів нерухомого майна змінної, яка визначається як відношення площі земельної ділянки до загальної площі приміщень. Для моделювання ринкової вартості машин та устаткування також є доцільним застосування регресійного аналізу. У результаті дослідження встановлені основні факторні ознаки, які необхідно враховувати при побудові регресійної моделі вартості машин, устаткування та залізничного рухомого складу, а також запропоновані способи кількісного опису технічного стану об'єктів на базі бінарних змінних, у тому числі, для залізничного рухомого складу – у взаємозв'язку із системою планово-попереджувальних ремонтів.

3. Запропоновано удосконалення методу визначення ставки капіталізації безпосередньо за даними ринкових спостережень (методу ринкової екстракції), що засновано на економетричному моделюванні вартості та орендної плати. Розроблений методичний підхід дозволяє забезпечити відповідність ставки капіталізації ринковій базі оцінки та має значно більшу сферу застосування, ніж традиційний метод ринкової екстракції. Він забезпечує повну відповідність розрахункових величин орендної плати та ціни, що використовуються для визначення ставки капіталізації, об'єкту оцінки, оскільки вони визначаються за параметрами останнього. Тобто, отриманий результат є більш точним, ніж при простому співставленні середніх за відповідним сегментом ринків купівлі-продажу

та оренди.

4. Для коригування цін об'єктів порівняння на відмінність у часі від дати оцінки в роботі запропоновано використовувати короткочасне прогнозування цін адаптивним методом, заснованим на експоненціальному згладжуванні різниць (приростів) ряду динаміки. При цьому пропонується удосконалення названого методу прогнозування за рахунок формалізації вибору початкових умов (початкового значення експоненціальної середньої та параметру експоненціального згладжування). Вказана формалізація досягається визначенням таких початкових умов, які мінімізують відхилення експоненціальних середніх від відповідних рівнів ряду динаміки, що аналізується. За критерій оптимальності може бути обрано суму квадратів відхилень або інший показник (наприклад, сума абсолютних відхилень або відносних похибок). Зазначений методичний підхід до прогнозування придатний для широкого спектру цінових динамічних рядів та дозволяє отримувати прогнози, які мало залежать від суб'єктивного погляду оцінювача.

5. Досліджено взаємозв'язок ставок капіталізації та дисконту в різних умовах, розроблено моделі визначення ставки капіталізації при відомій ставці дисконту, які дозволяють у відповідності зі зв'язком поточної та майбутньої вартостей враховувати в рамках методу прямої капіталізації інфляційні процеси, знос об'єкта оцінки та зміни кон'юнктури ринку, що очікуються в майбутньому.

6. Розроблено теоретико-методологічний підхід до визначення ставки дисконту, за допомогою якого в межах конкретної ймовірнісної моделі інвестиційного ринку, що відображає ринкові умови інвестування, можна однозначно визначити ставку дисконту, яка відповідає певному сукупному рівню ризику інвестування в об'єкт оцінки, що вимірний варіаційними показниками ризикованості.

7. У роботі розроблена стохастична модель, яка дозволяє визначати коефіцієнт придатності фізичного зносу за параметрами щільностей розподілів напрацювання до відмови, що дає змогу визначити взаємозв'язок показників надійності технічних систем та фізичного зносу об'єкта оцінки як економічної категорії. Цей взаємозв'язок дозволяє використовувати у процесі незалежної оцінки майна методи апріорного та апостеріорного аналізів надійності технічних систем. Для об'єктів оцінки, що не підлягають ремонтам, коефіцієнт придатності визначається як математичне сподівання випадкової величини, яка є відношенням випадкових величин – залишкового напрацювання до відмови об'єкта оцінки та напрацювання до відмови нового об'єкта, подібного об'єкту оцінки, який є носієм вартості заміщення (відтворення).

8. Розроблено модель коефіцієнта придатності за фізичним зносом, яка враховує стохастичну природу залишкового та загального терміну економічного життя об'єкта оцінки, а також відновлення його працездатності та часткове відновлення ресурсу за рахунок проведення ремонтів.

9. Доведена доцільність врахування при визначенні вартісного фізичного зносу об'єкта оцінки в матеріальній формі можливостей реінвестування доходу, який може бути отриманий у процесі його експлуатації в майбутньому. У роботі розроблено модель коефіцієнта придатності, яка ґрунтується на зв'язку поточної та майбутньої вартостей. Вона враховує вартість капіталу, інвестованого в об'єкт оцінки, загальний та залишковий терміни його економічного життя (експлуатації),

періодичність та витрати на ремонти об'єкта оцінки. При цьому визначення складових моделі базується на моделюванні потоку відмов відповідної технічної системи. Розроблена модель коефіцієнта придатності інтегрує витратний та дохідний методичні підходи до оцінки майна та дозволяє підвищити достовірність незалежної оцінки, у першу чергу, майна, що є спеціалізованим.

10. Аналіз системи методів оцінки майна свідчить, що методологічна база оцінки ринкової вартості розроблена значно глибше, ніж визначення інших видів вартості. Між тим, для підприємств залізничного транспорту актуальним є питання оцінки на неринковій базі, зокрема, визначення спеціальної вартості. Спеціальна вартість об'єкта оцінки визначається як сума його ринкової вартості та надбавки до неї, яка враховує нетипову мотивацію чи особливу зацікавленість потенційного покупця (користувача) в об'єкті оцінки. У роботі розроблено теоретико-методологічний підхід до визначення надбавки до ринкової вартості шляхом капіталізації додаткового чистого операційного доходу, який визначається як різниця між спеціальним та ринковим чистими операційними доходами. Спеціальний чистий операційний дохід може бути встановлений прямим розрахунком або шляхом застосування відповідного індексу до ринкового чистого операційного доходу. У роботі також розроблені науково-методичні підходи до визначення додаткового чистого операційного доходу для різних типів особливо привабливих залізничних об'єктів, що виділяються за критерієм найбільш ефективного використання.

11. Наявність у складі парків рухомого складу морально застарілих локомотивів і вагонів вимагає при їх оцінці достовірного визначення функціонального зносу по відношенню до сучасних подібних об'єктів. У роботі розроблені методичні підходи до визначення морального зносу вантажних локомотивів та вантажних вагонів з урахуванням їх взаємозв'язку та функціонування в єдиному технологічному процесі залізничних перевезень. За цими підходами вартість заміщення з урахуванням морального зносу визначається як гранична ціна нового об'єкта, ідентичного за своїми параметрами об'єкту оцінки, при якій чистий дисконтний дохід від його експлуатації буде рівний чистому дисконтному доходу для об'єкта-аналога, парк якого достатній для виконання такого ж обсягу перевезень з урахуванням сумісної експлуатації вагонів та локомотивів.

12. Розроблена економіко-математична модель ставки роялті, яка заснована на вивченні ліцензійної угоди як інвестиційного проекту ліцензіата. Оцінка економічного ефекту ліцензіата від виробництва продукції за ліцензією дозволяє визначити граничну ставку роялті в процесі оцінки майнових прав інтелектуальної власності та в інших випадках, у тому числі, на етапі укладання ліцензійної угоди.

13. Запропоновано методичний підхід до оцінки майнових прав користування нерухомим майном, який відображає їх корисність. Він полягає у визначенні граничної плати за користування, при якій для користувача залишається економічно ефективним користування існуючим об'єктом нерухомості замість власного будівництва. Оцінка майнового права користування об'єктом нерухомості проводиться у цьому випадку за допомогою комбінованого методу, що поєднує метод прямої капіталізації дохідного підходу та метод заміщення витратного. При застосуванні розробленого методичного підходу результати оцінки визначаються, у

першу чергу, кон'юнктурою ринку нерухомості, а не особливостями бізнесу користувача. При цьому оцінка базується на параметрах самого об'єкта оцінки, а не його абстрактної заміни. Крім того, запропонований методичний підхід забезпечує узгодження інтересів користувача і власника при встановленні плати за користування за результатами оцінки на його основі.

14. У дисертації досліджено специфічні сфери застосування методології оцінки майна – для визначення розміру економічної відповідальності за пошкодження рухомого складу та інші порушення технологічного процесу залізничних перевезень. Запропоновано удосконалення механізму економічної відповідальності за втрату (пошкодження до ступеня виключення з інвентарного парку) вантажних вагонів інших держав, яке полягає заміні лінійного методу урахування зносу залізничного рухомого складу на такий, що виходить з типової залежності коефіцієнта придатності від часу експлуатації, що дозволяє наблизити результати нормативної оцінки вантажного вагона, виконаної за Правилами експлуатації та пономерного обліку вагонів інших держав, до рівня його ринкової вартості.

15. Досліджено питання визначення суми збитків від пошкодження вантажних вагонів на внутрішніх залізничних перевезеннях, яка підлягає відшкодуванню. Розроблено методичні підходи до визначення вартості ремонту пошкодженого вагона з урахуванням зносу запасних частин, які підлягають заміні на нові, а також визначення розміру упущеної вигоди на підставі вартості пошкодженого майна та ставки капіталізації, яка враховує норму доходу на інвестований у рухомий склад капітал та норму його повернення.

16. Розроблено методичний підхід до визначення розміру економічної відповідальності за порушення узгодженої технології міжнародних залізничних вантажних перевезень, який заснований на визначенні чистих доходів від експлуатації вантажного вагона за допомогою операції, що є зворотною до оціночної процедури визначення вартості прямою капіталізацією доходу.

Застосування отриманих у дисертаційній роботі результатів у практичній діяльності з незалежної оцінки та методичному забезпеченні оцінки майна підприємств залізничного транспорту дозволить підвищити об'єктивність і достовірність результатів оцінок, що сприятиме подальшій розбудові ринкових відносин в Україні та захисту суспільних інтересів, у тому числі, в процесі реформування залізничного транспорту.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографія

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

Статті у наукових фахових виданнях

2. Гненний О. Визначення економічної ефективності витрат на розробку, створення, освоєння виробництва та впровадження сімейства моделей вітчизняних сучасних пасажирських вагонів для швидкісних перевезень [Текст] / О. М. Пшінько, С.В. Мямлін, Ю. С. Бараш, Ю. М. Федюшин, В. І. Приходько, О. А. Шкабров, О. М. Гненний // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного

транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Вип. 7. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2005. – С. 98 – 105. **Особистий внесок:** розробка методичного підходу до визначення економічної ефективності пасажирських вагонів.

3. Гненний О. Н., Гненний Н. В. Определение стоимостного износа зданий на железнодорожном транспорте [Текст] / О. Н. Гненний, Н. В. Гненний // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Вип. 12. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – С. 223 – 228. **Особистий внесок:** побудова моделі коефіцієнта придатності, яка інтегрує витратний та дохідний методичні підходи до оцінки майна та враховує можливості реінвестування доходів, що можуть бути отримані у процесі експлуатації об'єкта оцінки в майбутньому.

4. Гненний О. М., Сидоренко І. І. Розробка методики визначення показників роботи рухомого складу для пасажирського поїзда [Текст] / О. М. Гненний, І. І. Сидоренко // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Вип. 12. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – С. 229 – 232. **Особистий внесок:** розробка методичних підходів до визначення показників роботи рухомого складу.

5. Гненний О. Н. Определение экономической эффективности профиля колес железнодорожного подвижного состава [Текст] / О. Н. Гненний // Залізничний транспорт України. – 2006. – №6. – С. 79 – 82.

6. Гненний Н. В., Гненний О. Н. Определение экономической эффективности пассажирского вагона нового типа [Текст] / Н. В. Гненний, О. Н. Гненний // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Вип. 14. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2007. – С. 255 – 260. **Особистий внесок:** розробка методичного підходу до визначення порівняльної економічної ефективності вагонів.

7. Гненний О. Н. Определение функционального износа железнодорожного подвижного состава [Текст] / О. Н. Гненний // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Вип. 19. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2007. – С. 252 – 256.

8. Гненний О. М. Оцінка порівняльної ефективності пасажирських вагонів з різною кількістю місць [Текст] / О.М. Гненний // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Вип. 24. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2008. – С. 209 – 213.

9. Гненний О. М., Шевченко В. В. Оцінка економічної ефективності заходів з підвищенні безпеки руху поїздів [Текст] / О.М. Гненний, В.В. Шевченко // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Вип. 28. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2009. – С. 287 – 290. **Особистий внесок:** розробка методичного підходу до грошової оцінки економічних, соціальних та інших наслідків транспортних подій.

10. Гненний О. М. Особливості економетричного моделювання вартості

нерухомого майна (будівель) [Текст] / О. М. Гненний // Економіка транспортного комплексу: Збірник наукових праць. – Харків: ХНАДУ. – 2009. – Вип. 14. С. 171 – 178.

11. Гненний О. Н. Совершенствование порядка компенсации в денежной форме за утерянные (поврежденные) грузовые вагоны других государств [Текст] / О. Н. Гненний // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Вип. 29. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2009. – С. 226 – 233.

12. Гненний О. М. До питання визначення ціни ліцензії на виробництво продукції [Текст] / О.М. Гненний // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Вип. 31. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2010. – С. 292 – 295.

13. Гненний О. М. Стохастичне моделювання вартісного фізичного зносу технічних систем, що не відновлюються [Текст] / О. М. Гненний // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Вип. 32. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2010. – С. 251 – 254.

14. Гненний О. М. Оцінка нерухомості на базі регресійних моделей [Текст] / О.М. Гненний // Вісник Хмельницького національного університету. – Хмельницький: Хмельницький національний університет. – 2012. – №1. – С. 84 – 89.

15. Гненний О. М. До питання визначення ставки капіталізації [Текст] / О. М. Гненний // Збірник науково-практичних праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія "Економіка і управління". – Вип. 20. – К.: Вид-во ДЕТУТ, 2012. – С. 368 – 376.

16. Гненний О. Н. Совершенствование системы экономической ответственности за нарушение правил эксплуатации грузовых вагонов в международном сообщении [Текст] / О. Н. Гненний // Оралдын гылым жаршысы (Уральский научный вестник). №9(45). – 2012. – С. 58 – 63.

17. Гненний О. М. Методичний підхід до оцінки майнових прав користування нерухомістю [Текст] / О. М. Гненний // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Вип. 39. – Харків: Вид-во УкрДАЗТу, 2012. – С. 40 – 43.

18. Гненний О. М. Визначення ставки дисконту на базі ймовірнісної моделі інвестиційного ринку [Текст] / О. М. Гненний // Розвиток економічних методів управління національною економікою та економікою підприємства: [зб.наук.праць ДонДУУ]. – Донецьк: ДонДУУ, 2012. т. XIII. – 400 с. – (серія "Економіка"; вип. 239). – С. 72 – 83.

19. Гненний М. В., Гненний О. М. Оцінка збитків, завданих пошкодженням вагонів [Текст] / М. В. Гненний, О. М. Гненний // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Вип. 40. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2012. – С. 262 – 266. **Особистий внесок:** розробка науково-методичних підходів до визначення розміру відшкодування збитків при пошкодженні вантажних вагонів з урахуванням зносу запасних частин, що підлягають заміні, та визначення розміру упущеної вигоди.

20. Гненний О. М. До питання прогнозування динаміки цін у процесі оцінки майна [Текст] / О. М. Гненний // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Вип. 41. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2012. – С. 316 – 321.

21. Гненний О. М. Теоретико-методологічний підхід до оцінки спеціальної вартості особливо привабливих залізничних об'єктів [Текст] / О. М. Гненний // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Вип. 42. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2012. – С. 246 – 250.

Інші статті

22. Lingaitis L., Gelumbickas G., Gnennyu O. An assessment of economic efficiency of passenger coaches [Text] / Lingaitis L., Gelumbickas G., Gnennyu O. // Transbaltica 2009. Proceedings of the 6th international scientific conference. Vilnius, 2009. P. 46 – 50. **Особистий внесок:** розробка методичного підходу до визначення економічної ефективності пасажирських вагонів.

23. Гненний Н. В., Гненний О. Н. Определение ликвидационной стоимости имущества [Текст] / Н. В. Гненний, О. Н. Гненний // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – Вип. 1. – Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – С. 29 – 33. **Особистий внесок:** розробка методичного підходу до визначення ліквідаційної вартості майна шляхом коригування його ринкової вартості, яке враховує продаж об'єкта оцінки в умовах обмеженого терміну експозиції.

24. Гненний О. М. Оценка на базе специальной стоимости особо привлекательных железнодорожных объектов [Текст] / О. М. Гненний // Современный научный вестник. №17(129). – 2012. – С. 18 – 25.

Тези доповідей

25. Гненний О. До питання переоцінки основних засобів залізничного транспорту: тези [Текст] / О. М. Гненний, М. В. Гненний, К. В. Родькіна // Тези доп. IV міжнар. наук. конф. “Проблеми економіки транспорту”. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2005. – С. 38. **Особистий внесок:** визначення очікуваного впливу на показники фінансової звітності переоцінки основних засобів у бухгалтерському обліку за справедливою вартістю на прикладі Придніпровської залізниці.

26. Гненний М. В., Гненний О. М. Визначення економічної ефективності пасажирського вагона-трансформера: тези [Текст] / М. В. Гненний, О. М. Гненний // Тези доп. V міжнар. наук. конф. “Проблеми економіки транспорту”. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – С. 21 – 22. **Особистий внесок:** розробка методичного підходу до оцінки економічної ефективності пасажирського вагона-трансформера.

27. Гненний О. М., Сидоренко І. І. Методика визначення показників роботи рухомого складу для пасажирського поїзду: тези [Текст] / О. М. Гненний, І. І. Сидоренко // Тези доп. V міжнар. наук. конф. “Проблеми економіки транспорту”. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – С. 23.

Особистий внесок: розробка методичних підходів до визначення показників роботи рухомого складу.

28. Гненний Н. В., Гненний О. Н. Оценка экономической эффективности различных профилей колес железнодорожного подвижного состава: тезисы [Текст] / Н. В. Гненний, О. Н. Гненний // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Международной научно-практической конференции. К.: КУЭТТ, 2006. – С. 21 – 22. **Особистий внесок:** розробка методів оцінки порівняльної економічної ефективності різних профілів коліс залізничного рухомого складу.

29. Гненний Н. В., Гненний О. Н. Особенности оценки железнодорожных путей: тезисы [Текст] / Н. В. Гненний, О. Н. Гненний // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы 2-й Международной научно-практической конференции. Том 1. К.: КУЭТТ, 2007. – С. 31. **Особистий внесок:** розробка методичних підходів до визначення зносу залізничної колії.

30. Гненний О. М. Оцінка порівняльної ефективності пасажирських вагонів: тези [Текст] / О. М. Гненний // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей VII Міжнародної наукової конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2008. – С. 17.

31. Гненний О. Економічна оцінка впливу інтенсивності вантажного і пасажирського руху на знос залізничної колії: тези [Текст] / О. М. Пшінько, М. В. Гненний, О. М. Гненний // Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте: Материалы 3-й Международной научно-практической конференции. К.: ГЭТУТ, 2008. – С. 427. **Особистий внесок:** розробка підходів до розподілу витрат з утримання та ремонту залізничної колії між родами руху, видами тяги та конкретними поїздами з урахуванням впливу інтенсивності руху поїздів на знос колії.

32. Гненний О. Оцінка економічної ефективності інвестицій у заходи з підвищення безпеки руху поїздів: тези [Текст] / В. В. Шевченко, О. М. Пшінько, С. В. Мямлін, О. М. Гненний // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей VIII Міжнародної наукової конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2009. – С.13. **Особистий внесок:** розробка методичних підходів до оцінки економічної ефективності інвестицій у заходи з підвищення безпеки руху поїздів на підставі зворотного зв'язку рівня безпеки руху та рівня ризику, що пов'язаний з рухом поїздів.

33. Гненний О. М. Удосконалення порядку компенсації за втрачені (пошкоджені) вантажні вагони інших держав: тези [Текст] / О. М. Гненний // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей VIII Міжнародної наукової конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2009. – С. 30.

34. Lingaitis L. An assessment of economic efficiency of passenger coaches: theses [Text]/ Lingaitis L.P., Gelumbickas G., Gnennyu O. // Трансбалтика 2009: Тезиси Международной научной конференции. – Д.: ДИИТ, 2009. – С. 8. **Особистий внесок:** розробка методичного підходу до визначення економічної ефективності пасажирських вагонів.

35. Гненний О. Вартісна оцінка наслідків транспортних подій за залізничному транспорті: тези [Текст] / В. В. Шевченко, О. М. Пшінько, С. В. Мямлін, О. М. Гненний // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей IX Міжнародної наукової конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2010. – С. 12. **Особистий внесок:** розробка

методичних підходів до визначення грошової оцінки економічних та соціальних наслідків транспортних подій.

36. Гненний О. Подходы к решению проблем по сокращению сроков расчетов за пассажирские перевозки в международном железнодорожном сообщении: тезисы [Текст] / С. М. Внукова, Н. В. Гненный, Л. А. Привалова, О. Н. Гненний // Проблемы экономики транспорта: Тези доповідей ІХ Міжнародної наукової конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2010. – С. 38. **Особистий внесок:** здобувачем запропоновано підходи до визначення норми доходу, яка використовується для визначення економічних санкцій при перевищенні термінів розрахунків за пасажирські перевезення у міжнародному залізничному сполученні.

37. Гненний Н. В., Гненний О. Н. Определение цены лицензии на производство продукции: тезисы [Текст] / Н. В. Гненный, О. Н. Гненный // Проблемы экономики транспорта: Тези доповідей ІХ Міжнародної наукової конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2010. – С. 40. **Особистий внесок:** розробка методичних підходів до визначення граничної ставки роялті при виробництві промислової продукції за ліцензією, яка ґрунтується на економічному ефекті, що виникає у ліцензіата.

38. Гненний Н. В., Гненний О. Н. Совершенствование механизма экономической ответственности за нарушение Правил эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование вагонами других государств: тезисы [Текст] / Н. В. Гненный, О.Н. Гненный // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте– ЭКУЖТ 2010: Тезисы докладов V Международной научной конференции. – Д.: ДНУЖТ, 2010. С. 131. **Особистий внесок:** здобувачем запропоновано підходи до визначення економічної відповідальності за порушення умов повернення вантажних вагонів інвентарного парку інших держав у звичайних умовах та умовах термінового повернення.

АНОТАЦІЯ

Гненний О. М. Методологічно-прикладні основи оцінювання вартості майна та майнових прав підприємств (на прикладі залізничного транспорту). – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Українська державна академія залізничного транспорту МОН України, Харків, 2013.

У роботі удосконалені методичні підходи до коригування цін об'єктів порівняння на базі економетричного моделювання вартості, методи прогнозування для коригування цін у часі, методи визначення ставки капіталізації за її зв'язком зі ставкою дисконту, методичні підходи до оцінки залізничного рухомого складу.

Обґрунтовані теоретико-методологічний підхід до визначення ставки дисконту на базі ймовірнісної моделі інвестиційного ринку, теоретико-методологічні підходи до оцінки фізичного зносу з урахуванням невизначеності залишкового ресурсу та модель коефіцієнта придатності, яка враховує цінність грошей у часі.

Запропоновано концептуальний підхід до визначення спеціальної вартості особливо привабливих залізничних об'єктів.

Розроблені економіко-математична модель ставки роялті, методичний підхід до

оцінки майнових прав користуванням нерухомістю та методичні підходи до визначення збитків від пошкодження рухомого складу та розміру економічної відповідальності за порушення порядку повернення вантажних вагонів інших держав.

Ключові слова: оцінка майна, моделювання вартості, ринкова вартість, спеціальна вартість, ставка капіталізації, ставка дисконту, ризик, прогнозування цін, фізичний знос, моральний знос, роялті, права користування, збитки від пошкодження майна.

АННОТАЦИЯ

Гненный О. Н. Методологически-прикладные основы оценки стоимости имущества и имущественных прав предприятий (на примере железнодорожного транспорта). – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта МОН Украины, Харьков, 2013.

В процессе диссертационного исследования получены следующие научные результаты:

Обоснован теоретико-методологический подход к определению ставки дисконтирования, который в конкретных рыночных условиях инвестирования, описываемых вероятностной моделью инвестиционного рынка, соответствует определенному уровню риска инвестирования в объект оценки, измеренному вариационными показателями.

Разработаны теоретико-методологический подход к определению стоимостного выражения физического износа неремонтируемых объектов оценки, который основан на стохастическом моделировании наработки на отказ объекта оценки и нового подобного объекта.

Предложена модель коэффициента годности, которая учитывает стохастическую природу остаточного и общего срока экономической жизни объекта оценки, а также восстановление работоспособности и частичное восстановление его ресурса за счет проведения ремонтов.

Разработана модель коэффициента годности, интегрирующая затратный и доходный методические подходы к оценке и учитывающая возможности реинвестирования доходов, которые могут быть получены в процессе эксплуатации объекта оценки в будущем. Предусматривается определение остаточного и общего ресурсов и текущей стоимости ремонтов объекта оценки и нового подобного объекта на основе моделирования потоков отказов соответствующих технических систем.

Разработан теоретико-методологический подход к определению специальной стоимости особо привлекательных железнодорожных объектов при проведении их оценки на нерыночной базе, который заключается в установлении надбавки к рыночной стоимости как капитализированного дополнительного чистого операционного дохода, обеспечивающегося объектом оценки.

Разработаны научно-методические подходы к коррекции цен объектов

сравнения на рынках купли-продажи и аренды на базе эконометрических моделей.

Для возможности корректировки цен во времени усовершенствованы методы краткосрочного адаптивного прогнозирования динамики цен, основанные на экспоненциальном среднем за счет формализации установления начальных условий для экспоненциального среднего разностей первого порядка ряда динамики цен.

Разработан научно-методический подход к определению ставки капитализации как соотношения расчетных ставки арендной платы и стоимости единицы площади, определенных на основе эконометрических моделей арендной платы и стоимости по параметрам объекта оценки.

Получены новые зависимости между ставками капитализации и дисконтирования для различных моделей поступления возвратных денежных потоков на инвестированный капитал.

Предложены научно-методические подходы к определению функционального износа железнодорожного подвижного состава за счет учета совместной работы вагонов и локомотивов в едином технологическом процессе и взаимного влияния изменения их технических характеристик на эксплуатационные показатели их использования.

Разработаны научно-методический подход к определению ставки роялти лицензионного соглашения посредством оценки экономического эффекта лицензиата от производства продукции по лицензии.

Разработана модель предельной ставки платы за пользование объектом недвижимости, при которой для пользователя остается экономически эффективным пользование объектом недвижимости вместо собственного строительства, что позволяет оценить имущественное право пользования объектом недвижимости с помощью комбинированного метода, сочетающего метод прямой капитализации доходного подхода и метод замещения затратного.

Предложен научно-методический подход к установлению износа потерянных (поврежденных до степени исключения из инвентарного парка) грузовых вагонов других государств при их нормативной оценке для определения размера возмещения ущерба в денежной форме, учитывающий выявленную типичную зависимость коэффициента годности от времени эксплуатации.

Разработаны научно-методические подходы к определению размера возмещения убытков при повреждении грузовых вагонов за счет учета износа запасных частей, подлежащих замене, и определения размера упущенной выгоды на основании стоимости поврежденного имущества и ставки капитализации, учитывающей норму дохода на инвестированный капитал и норму его возврата.

Предложенные научно-методические подходы к определению экономической ответственности за нарушение правил возврата грузовых вагонов других государств.

Ключевые слова: оценка имущества, моделирования стоимости, рыночная стоимость, специальная стоимость, ставка капитализации, ставка дисконта, риск, прогнозирования цен, физический износ, моральный износ, роялти, права пользования, убытки от повреждения имущества.

ANNOTATION

Gnennyj O. M. Methodological and applied fundamentals of valuation of prop-

erty and property rights of enterprises (by the example of railway transport). – The manuscript.

Dissertation for gaining the scientific degree of Economic Sciences Doctor on the specialty 08.00.04 – Economics and Enterprises Management (according to types of economic activity) – Ukrainian State Railway Transport Academy of Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2013.

In the work methodical approaches to comparing objects price correction on the ground of econometrical price modeling, methods of forecasting and prices correction in time, methods of defining of capitalization rate according to its connection with discount rate and methodical approaches to railway rolling stock evaluation were amended.

Theoretical and methodical approach towards discount rate on the basis of investment market possible model, theoretical and methodical approach towards physical deterioration valuating taking under consideration uncertainty of resource remained and the appropriateness coefficient, which accounts the money value in time are grounded.

A conceptual approach to special cost of especially attractive railway objects defining is offered.

Economic and Mathematic royalty rate model was worked out, methodical approach towards property rights for housing estate exploiting evaluation and methodical approaches to defining of losses caused by rolling stock damage and size of economical responsibility for violation of other countries freights returning order were developed.

Keywords: property evaluation, cost modeling, market value, special value, capitalization rate, discount rate, risk, prices forecasting, physical deterioration, moral deterioration, royalty, right of exploitation, losses from property damaging.

Гненний Олег Миколайович

МЕТОДОЛОГІЧНО-ПРИКЛАДНІ ОСНОВИ ОЦІНЮВАННЯ
ВАРТОСТІ МАЙНА ТА МАЙНОВИХ ПРАВ ПІДПРИЄМСТВ
(НА ПРИКЛАДІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ)

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Підписано до друку 16.04.2013 р.
Формат 60x84 1/16. Ум. др. арк. 1,9. Обл.-вид. арк. 2,0.
Тираж 100 прим. Замовлення № ____.

Видавництво Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна

Свідоцтво суб'єкта видавничої діяльності ДК № 1315 від 31.03.2003

Адреса видавництва та дільниці оперативної поліграфії:
вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, 49010.