Maryna Potetiueva (2019) Orhanizatsiyno-ekonomichnyy mekhanizm otsinky maynovykh ob"yektiv AT «Ukrzaliznytsya». [Organizational and economic mechanism of assessment property objects of JSC «Ukrainian railways»] *Social development & Security*. 9(5), 81 – 93.
DOI: <http://doi.org/10.33445/sds.2019.9.5.5>

Організаційно-економічний механізм оцінки майнових об'єктів АТ «Укрзалізниця»

Марина Потетюєва

*Акціонерне товариство «Українська залізниця»,
вул. Тверська, 5, м. Київ-150, Україна,
e-mail: marina11176@ukr.net,
к.е.н., доцент,
начальник Управління взаємодії з вищим органом та ревізійною комісією.*

Article history:

Received: July, 2019
1st Revision: August, 2019
Accepted: October, 2019

УДК 338.4.021.8:656.2]:[658.115:
347.2.02] (477)(045)

Анотація: Статтю присвячено дослідженню

проблематики формування організаційно-економічного механізму оцінки майнових об'єктів підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах розвитку вітчизняної економіки. Запропоновано дотримуватись таких основних принципів при проведенні оцінки майна підприємств залізничного транспорту: корисності, попиту і пропонування, заміщення, очікування, граничної продуктивності внеску, найбільш ефективного використання, додаткового ефекту, множинності підходів та

різноманітності. Детально проаналізовано методологічні підходи та методи оцінки майна, що застосовуються при оцінці майнових об'єктів підприємств залізничної галузі. Встановлено, що організаційно-економічний механізм оцінки майнових об'єктів залізничного транспорту з метою формування статутного капіталу АТ «Укрзалізниця» включає сукупність організаційних і економічних елементів, які в цілому забезпечують повний алгоритм реалізації організаційно-економічного механізму оцінки майнових об'єктів акціонерного товариства «Українська залізниця» та складається з наступних блоків: інформаційного забезпечення, організаційного забезпечення і розрахунково-методичного забезпечення. Вивчення організаційно-економічного механізму оцінки майнових об'єктів підприємств залізничного транспорту з позиції комплексного підходу дає змогу подати його як цілісну систему, яка формується із сукупності взаємопов'язаних елементів. Окрім того, запропоновано алгоритм реалізації організаційно-економічного механізму оцінки майнових об'єктів з метою формування статутного капіталу компанії.

Ключові слова: оцінка, майно, організаційний механізм, економічний механізм.

1. Постановка проблеми

1.1. Новизна дослідження.

В умовах швидкого розвитку ринкової економіки питання оцінки майна та майнових прав набуває все більшого поширення, оскільки оцінка – це один з головних інструментів супроводу операцій з капіталом, що допомагає інвесторові мінімізувати ризики. Вона дозволяє отримати як найповнішу інформацію про слабкі і сильні сторони об'єкта оцінювання, оцінити

ефективність його функціонування, поточні, минулі і майбутні витрати і доходи, а також перспективи розвитку.

На сьогодні діють встановлені нормативно-методологічні документи щодо проведення оцінки з метою формування статутного капіталу акціонерного товариства. Проте необхідно зазначити, що підприємства залізничного транспорту, як комплекс спеціалізованих державних підприємств, мають свої особливості, зокрема ряд об'єктів залізничного транспорту мають властивості, що суттєво відрізняють їх від подібних об'єктів, що представлені на ринку нерухомості. У зв'язку з цим та з урахуванням сучасних умов глобалізації та посилення конкуренції між різними видами транспорту не вирішеним залишається питання визначення механізму оцінки майнових об'єктів залізничного транспорту, що, перш за все, потрібно для здійснення регулярного моніторингу вартості кожного активу компанії та вартості АТ «Укрзалізниця» як цілісного майнового комплексу.

1.2. Аналіз останніх досліджень та публікацій

Проблематика формування та вдосконалення організаційно-економічного механізму входить до сфери наукових інтересів багатьох вітчизняних та зарубіжних учених. Зокрема, дане питання у своїх наукових дослідженнях розкривають такі автори, як: Є. Ануфрієв, А. Тридід, Г. Козаченко, І. Булеєв, Є. Смірнов, Т. Безрукова, Ю. Лисенко, П. Єгоров, О. Василик, О. Грішнова, Г. Астапова та інші.

Таким чином, можемо спостерігати значну зацікавленість вітчизняних та зарубіжних учених проблемою формування та вдосконалення організаційно-економічного механізму в умовах сучасного розвитку економіки. Незважаючи на достатню кількість праць із досліджуваної проблематики, усе ж варто зауважити, що питання формування організаційно-економічного механізму часто розглядають доволі фрагментарно. Так, окремі аспекти формування ефективного механізму оцінки майна компанії досі є обділеними увагою науковців та потребують подальшого обґрунтування й розроблення. Серед іншого, варто зосередити увагу на подальших наукових пошуках у сфері формування комплексного методичного підходу до побудови дієвого й ефективного алгоритму організаційно-економічного механізму оцінки майна з метою формування статутного капіталу товариства.

1.3. Постановка завдання

Мета статті полягає у проведенні комплексного аналізу методологічних підходів та методів оцінки майнових об'єктів, визначенні організаційно-економічного механізму оцінки майнових об'єктів підприємств залізничного транспорту та побудові алгоритму комплексної реалізації організаційно-економічного механізму оцінки з метою формування статутного капіталу.

2. Виклад основного матеріалу

Оцінка майна та майнових прав – це процес визначення їх вартості на дату оцінки за процедурою, встановленою нормативно-правовими актами, і є результатом практичної діяльності суб'єкта оціночної діяльності.

Об'єктивна оцінка необхідна для здійснення ряду цивільно-правових актів: купівлі-продажу, оренди, застави, переоцінки основних фондів, виділення частки в статутному капіталі, злиття, встановлення ціни розміщення емітованих акцій, страхування, інвестування, виконання рішення суду тощо. Така розмаїтість функцій оцінки говорить про те, що у ринкових умовах господарювання значимість оцінки зростає.

При оцінці майна можуть використовуватися такі види вартості, як: поточна, ринкова, ліквідаційна, оціночна, спеціальна, інвестиційна, вартість заміщення, вартість відтворення, залишкова вартість заміщення (відтворення), вартість ліквідації, вартість у використанні, дійсна вартість майна для цілей страхування та вартість реверсії.

Оцінка вартості об'єктів реальних інвестицій в Україні здійснюється відповідно до Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» [1]. На основі цього Закону була розроблена нова Методика оцінки майна [2], а у подальшому прийняті чотири Національні стандарти:

Національний стандарт №1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав» [3];

Національний стандарт № 2 «Оцінка нерухомого майна» [4];

Національний стандарт № 3 «Оцінка цілісних майнових комплексів» [5];

Національний стандарт № 4 «Оцінка майнових прав інтелектуальної власності» [6].

Ці стандарти є обов'язковими до виконання суб'єктами оціночної діяльності під час проведення ними оцінки майна всіх форм власності та в будь-яких випадках її проведення. Вони містять визначення понять вартості, що оцінюється, принципи оцінки, методичні підходи та особливості проведення оцінки відповідного майна залежно від мети оцінки, вимоги до змісту звіту про оцінку майна та порядок його рецензування.

Відповідно до національних стандартів оцінка майна проводиться з дотриманням принципів корисності, попиту і пропонування, заміщення, очікування, граничної продуктивності внеску, найбільш ефективного використання [3].

Принцип корисності ґрунтується на тому, що майно має вартість тільки за умови корисності його для потенційного власника або користувача. Під корисністю слід розуміти здатність майна задовольняти потреби власника або користувача протягом певного часу.

Принцип попиту та пропонування відображає співвідношення пропонування та попиту на подібне майно. Відповідно до цього принципу під час проведення оцінки враховуються ринкові коливання цін на подібне майно та

інші фактори, що можуть призвести до змін у співвідношенні пропонування та попиту на подібне майно.

Принцип заміщення передбачає врахування поведінки покупців на ринку, яка полягає у тому, що за придбання майна не сплачується сума, більша від мінімальної ціни майна такої ж корисності, яке продається на ринку.

Принцип очікування передбачає, що вартість об'єкта оцінки визначається розміром економічних вигод, які очікуються від володіння, користування, розпорядження ним.

Принцип внеску (граничної продуктивності) передбачає врахування впливу на вартість об'єкта оцінки таких факторів, як праця, управління, капітал та земля, що є пропорційним їх внеску у загальний дохід. Вплив окремого фактора вимірюється як частка вартості об'єкта оцінки або як частка вартості, на яку загальна вартість об'єкта оцінки зменшиться у разі його відсутності.

Принцип найбільш ефективного використання полягає в урахуванні залежності ринкової вартості об'єкта оцінки від його найбільш ефективного використання. Під найбільш ефективним використанням розуміється використання майна, в результаті якого вартість об'єкта оцінки є максимальною. При цьому розглядаються тільки ті варіанти використання майна, які є технічно можливими, дозволеними та економічно доцільними.

Майно залізничного транспорту має ряд особливостей, що пов'язано з конструктивними складовими, які наділяє його винятковими характеристиками щодо специфіки використання, та з тим, що ринок для певного виду майна може бути охарактеризований як монопольний з одиничними угодами та з державними регулюваннями цінами, частина об'єктів виконує сервісну функцію, що пов'язано із забезпеченням функціонування іншого майна, деякі об'єкти можуть бути реалізовані лише при збереженні державної форми власності або мають заборону на продаж. У зв'язку з цим пропонується при проведенні оцінки майна підприємств залізничного транспорту додатково дотримуватись наступних принципів:

Принцип додаткового ефекту полягає в тому, що майно залізничного транспорту створює додатковий ефект для суміжного майна, що повинно бути враховано при розрахунку ринкової вартості майнових об'єктів залізничного транспорту.

Принцип множинності підходів передбачає проведення вичерпних заходів щодо аналізу об'єкта оцінки з урахуванням місця його розташування (враховуючи різні критерії), особливо екологічну характеристику навколишнього середовища.

Принцип різноманітності майна передбачає, що всі майнові об'єкти залізничного транспорту необхідно класифікувати на групи з урахуванням їх виняткових характеристик.

На мал. 1 зображено принципи, які необхідно дотримуватись при проведенні оцінки майна підприємств залізничного транспорту.

Метою формування організаційно-економічного механізму оцінки майнових об'єктів підприємств залізничного транспорту є організаційне і методологічне забезпечення визначення вартості майнових активів.

Малюнок 1 – Принципи за якими повинна проводитись оцінка майна підприємств залізничного транспорту

Для цілей формування статутного капіталу компанії перш за все було організовано інформаційне забезпечення оцінки стосовно визначення вартості майнових активів підприємств залізничного транспорту як складових майнового комплексу АТ «Укрзалізниця».

Джерелами вхідної інформації виступають статистичні дані, зокрема обсяг перевезення вантажів та пасажирів, кількість працюючих, доля ринку тощо; бухгалтерські звіти та дані річної фінансової звітності; звіти інвентаризаційних комісій (акти інвентаризації та переліки майнових об'єктів і земельних ділянок), інвентаризаційні картки, технічні паспорти, документи на право власності (постійного користування) тощо.

У той же час необхідно зазначити, що організаційна складова механізму оцінки майнових активів являє собою сукупність елементів, які забезпечують процеси прийняття рішення про оцінку майна компанії, постановки завдання, визначення термінів оцінки, формування технічного завдання на проведення оцінки, проведення тендеру та відбір оціночної компанії, укладання договору на проведення оцінки, визначення методологічних підходів та методів оцінки, робота з інформаційними джерелами оцінки, складання звітів про оцінку підприємств залізничного транспорту та надання їх на рецензування до Фонду державного майна України (далі – Фонд), рецензування Фондом звітів про оцінку, складання зведеного акту оцінки, який також рецензується Фондом.

Економічною складовою механізму оцінки є система показників: перелік та вартість активів, сума зносу, основні виробничі потужності, вартість поточних та капітальних ремонтів, обсяг реалізації за видами послуг, ставка дисконтування, нормативи витрат та ціни на сировину, собівартість послуг/продукції, індекси змін курсу валют, нормативна грошова оцінка землі,

ціна продажу землі, індекси цін виробників промислової продукції, індекси споживчих цін.

Елементи організаційно-економічного механізму оцінки майнових об'єктів компанії, які були задіяні під час проведення оцінки майна підприємств залізничного транспорту з метою формування статутного капіталу АТ «Укрзалізниця», наведені на мал. 2.

Малюнок 2 – Елементи організаційно-економічного механізму оцінки майнових об'єктів підприємств залізничного транспорту для цілей формування статутного капіталу компанії

Отже, організаційно-економічний механізм оцінки майнових об'єктів залізничного транспорту з метою формування статутного капіталу

АТ «Укрзалізниця» включає сукупність організаційних і економічних елементів, які в цілому забезпечують повний алгоритм реалізації організаційно-економічного механізму оцінки майнових об'єктів акціонерного товариства «Українська залізниця» та включають блоки: інформаційного забезпечення, організаційного забезпечення і розрахунково-методичного забезпечення.

Схематично алгоритм комплексної реалізації організаційно-економічного механізму оцінки майнових об'єктів акціонерного товариства «Українська залізниця» з метою формування статутного капіталу компанії зображений на мал. 3.

Малюнок 3 – Алгоритм комплексної реалізації організаційно-економічного механізму оцінки майнових об'єктів АТ «Укрзалізниця» з метою формування статутного капіталу компанії

Законодавчими органами влади встановлені нормативно-методологічні документи які застосовуються для проведення оцінки з метою формування статутного капіталу акціонерного товариства. Як вже зазначалось активи

підприємств залізничного транспорту мають свої особливості, оскільки ряд об'єктів мають властивості, що суттєво відрізняють їх від подібних об'єктів, що представлені на ринку нерухомості, зокрема такими властивостями є:

генерація інтенсивних потоків людей;

формування транспортних вузлів міського транспорту та їх інтеграція із зовнішнім пасажирським транспортом;

вплив на вартість оточуючих об'єктів нерухомості, що її підвищує, тощо. [7, 246-250]

У зв'язку з цим розрахунково-методичне забезпечення оцінки майна підприємств залізничного транспорту для цілей формування статутного капіталу АТ «Укрзалізниця» ґрунтувалось на наступних методологічних підходах та методах оцінки, а саме:

витратному методологічному підході, який відповідно до Національного стандарту оцінки № 1 включає два основні методи: метод прямого відтворення та метод заміщення. Так метод прямого відтворення полягає у визначенні вартості відтворення з подальшим вирахуванням суми зносу (знецінення) [3]. У той же час метод заміщення полягає у визначенні вартості заміщення з подальшим вирахуванням суми зносу (заміщення). За допомогою даних методів визначається залишкова вартість заміщення (відтворення).

Метод заміщення та метод прямого відтворення застосовуються для оцінки спеціалізованих активів, що на дату оцінки знаходяться у придатному стані та використовуються за своїм прямим призначенням.

Такі активи складаються з об'єктів залізничної інфраструктури (колії, станції, мости, лінії електропередачі, мережі зв'язку, переїзди, багаторічні насадження, виробничі будівлі тощо) та об'єктів соціальної інфраструктури (побутові інженерні мережі, площадки тощо).

У рамках витратного підходу визначається залишкова вартість заміщення (відтворення) із використанням достовірних джерел інформації щодо вартості ідентичних або функціонально подібних об'єктів із врахуванням відмінностей в технічних та експлуатаційних характеристиках між об'єктами оцінки та об'єктами порівняння.

Розрахунок залишкової вартості заміщення (відтворення) враховує фізичний, функціональний та економічний зноси об'єктів оцінки. Розрахунок залишкового строку використання активів враховує технічну придатність та доцільність подальшого використання активів.

Таким чином, оцінка методом заміщення та методом прямого відтворення виконується в такому порядку:

- 1) визначення вартості заміщення (відтворення) об'єкта оцінки подібним (ідентичним) новим об'єктом;
- 2) розрахунок фізичного зносу;
- 3) розрахунок функціонального зносу;
- 4) розрахунок економічного зносу;
- 5) розрахунок залишкової вартості заміщення (відтворення).

порівняльному методологічному підході, який відповідно до Національного стандарту оцінки № 1, передбачає, що методи проведення оцінки, які

застосовуються під час визначення ринкової вартості об'єкта оцінки у разі використання порівняльного підходу, повинні ґрунтуватися на результатах аналізу цін продажу (пропонування) на подібне майно [3].

За відсутності достовірної інформації про ціни продажу подібного майна ринкова вартість об'єкта оцінки може визначатися на основі інформації про ціни пропонування подібного майна з урахуванням відповідних поправок, які враховують тенденції зміни ціни продажу подібного майна порівняно з ціною їх пропонування.

Основними елементами порівняння є характеристики подібного майна за місцем його розташування, фізичними та функціональними ознаками, умовами продажу тощо. Коригування вартості подібного майна здійснюється шляхом додавання або вирахування грошової маси із застосуванням коефіцієнта (відсотка) до ціни продажу (пропонування) зазначеного майна або шляхом їх комбінування.

Метод порівняння продажів застосовується для оцінки неспеціалізованих активів, зокрема таких як житлова та комерційна нерухомість, неспеціалізоване обладнання, рухомий склад, транспорт, офісна техніка та інше.

Під час застосування цього підходу виконуються наступні оціночні процедури:

- 1) збір та аналіз інформації про факти недавніх продажів та пропозицій до продажу об'єктів, подібних до об'єкта оцінки;
- 2) визначення одиниці та елементів порівняння об'єктів оцінки та відібраних об'єктів-аналогів;
- 3) визначення величин поправок до цін продаж (пропозицій) аналогів на відмінності в елементах порівняння між оцінюваним об'єктом і об'єктами-аналогами;
- 4) розробка відповідного алгоритму застосування поправок та внесення коригувань у ціни продажів (пропозицій) аналогів з урахуванням відмінностей між оцінюваним об'єктом і об'єктами-аналогами;
- 5) приведення ряду показників відкоригованих цін аналогів до величини вартості або діапазону вартості об'єкта оцінки.

дохідному методологічному підході, який відповідно до Національного стандарту оцінки № 3 використовується з метою проведення оцінки цілісного майнового комплексу та ґрунтується на застосуванні оціночних процедур переведення очікуваних доходів (чистих грошових потоків або дивідендів) у вартість цілісного майнового комплексу [5]. Оцінка цілісного майнового комплексу проводиться з урахуванням поточного фінансового стану підприємства, цілісний майновий комплекс якого оцінюється, та прогнозних показників діяльності такого майнового комплексу.

Основним методом дохідного підходу, що застосовується для проведення оцінки цілісних майнових комплексів, є метод дисконтування грошового потоку. Застосування даного методу здійснюється на базі номінальної моделі на інвестований капітал і передбачає виконання наступних етапів розрахунку:

- 1) визначення горизонту прогнозування;
- 2) аналіз і нормалізація фінансової звітності;

- 3) аналіз ринку;
- 4) аналіз і прогноз виручки від реалізації;
- 5) аналіз і прогноз витрат;
- 6) аналіз і прогноз зміни робочого капіталу;
- 7) аналіз і прогноз капітальних вкладень;
- 8) розрахунок величини грошового потоку;
- 9) визначення ставки дисконтування;
- 10) розрахунок величини термінальної вартості;
- 11) розрахунок поточної вартості майбутніх грошових потоків.

Розрахунок поточної вартості грошових потоків здійснюється шляхом дисконтування грошових потоків кожного прогнозного року й термінальної вартості.

В цілому вартість єдиного цілісного майнового комплексу АТ «Укрзалізниця» визначається методом дисконтування грошових потоків з урахуванням наступних особливостей:

проводиться аналіз діяльності кожного з підприємств, що входить в цілісний майновий комплекс та прогнозування їх доходів та витрат. Прогнозування доходів і витрат підприємств залізничного транспорту розглядається на консолідованій базі, як це передбачено планами реформування АТ «Укрзалізниця»;

проводиться розрахунок чистого прибутку за кожним видом діяльності;

розраховується консолідований чистий прибуток, а також інші складові грошового потоку на консолідованій базі – зміна робочого парку капіталу, капітальні витрати, амортизація;

отримана чиста поточна вартість прогнозних грошових потоків є вартістю інвестованого капіталу.

3. Висновки і перспективи подальших досліджень

Отже, вищевикладений організаційно-економічний механізм і алгоритм його реалізації з урахуванням методологічних підходів та методів оцінки майнових об'єктів підприємств залізничного транспорту забезпечує можливість проведення оцінки майнових об'єктів підприємств залізничного транспорту та дозволить в подальшому приймати економічно обґрунтовані та виважені рішення щодо ефективного використання майнових об'єктів залізничного транспорту з урахуванням методологічних підходів та методів оцінки майна товариства.

Author details (in Russian)

Организационно-экономический механизм оценки имущественных объектов АО «Укрзализныця»

Марина Потетюева

Акционерное общество «Украинская железная дорога»,

ул. Тверская, 5, г. Київ-150, Украина,

e-mail: marina11176@ukr.net

к.э.н., доцент,

начальник Управления взаимодействия с высшим органом и ревизионной комиссией.

Аннотация: Статья посвящена исследованию проблематики формирования организационно-экономического механизма оценки имущественных объектов предприятий железнодорожного транспорта в современных условиях развития отечественной экономики. Предложено придерживаться таких основных принципов при проведении оценки имущества предприятий железнодорожного транспорта: полезности, спроса и предложения, замещения, ожидания, предельной производительности вноса, наиболее эффективного использования, дополнительного эффекта, множественности подходов и разнообразия. Детально проанализированы методологические подходы и методы оценки имущества, применяемые при оценке имущественных объектов предприятий железнодорожного транспорта. Установлено, что организационно-экономический механизм оценки имущественных объектов железнодорожного транспорта с целью формирования уставного капитала АО «Укрзалізниця» включает совокупность организационных и экономических элементов, которые в целом обеспечивают полный алгоритм реализации организационно-экономического механизма оценки имущественных объектов акционерного общества «Украинская железная дорога» и состоит из следующих блоков: информационного обеспечения, организационного обеспечения и расчетно-методического обеспечения. Изучение организационно-экономического механизма оценки имущественных объектов предприятий железнодорожного транспорта с позиции комплексного подхода позволяет представить его как целостную систему, которая формируется из совокупности взаимосвязанных элементов. Кроме того, предложен алгоритм реализации организационно-экономического механизма оценки имущественных объектов с целью формирования уставного капитала компании.

Ключевые слова: оценка, имущество, организационный механизм, экономический механизм.

Author details (in English)

Organizational and economic mechanism of assessment property objects of JSC «Ukrainian railways»

Maryna Potetiuiieva

Joint Stock Company “Ukrainian railways”,

5, Tverskaya st., Kyiv-150, Ukraine,

e-mail: marina11176@ukr.net,

PhD in Economics, Associate Professor,

Head of the Office of Interaction of the Supreme Body and the Audit Commission.

Abstract: The article is devoted to the study of the problems of the formation of the organizational and economic mechanism for assessing property objects of railway transport enterprises in modern conditions of development of the domestic economy. It is proposed to adhere to such basic principles when assessing the property of railway transport enterprises: utility, supply and demand, substitution, expectation, marginal contribution performance, most efficient use, additional effect, multiple approaches and diversity. The methodological approaches and property valuation methods used in the valuation of property of railway transport enterprises are analyzed in detail. It has been established that the organizational and economic mechanism for assessing property

objects of railway transport in order to form the authorized capital of JSC “Ukrainian railways” includes a set of organizational and economic elements that generally provide a complete algorithm for the implementation of the organizational and economic mechanism for evaluating property objects of the joint stock company “Ukrainian railways” and consists of the following blocks: information support, organizational support and calculation and methodological support. The study of the organizational and economic mechanism for evaluating the property of railway transport enterprises from the perspective of an integrated approach allows us to present it as an integrated system, which is formed from a combination of interconnected elements. In addition, an algorithm for the implementation of the organizational and economic mechanism for assessing property objects with the aim of forming the authorized capital of the company is proposed.

Keywords: assessment, property, organizational mechanism, economic mechanism.

Використана література

1. Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні. Закон України від 12.07.2001 № 2658-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2658-14>.
2. Про затвердження Методики оцінки майна. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.12.2003 № 1891. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1891-2003-%D0%BF> (дата звернення: 05.04.2019).
3. Про затвердження Національного стандарту № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав». Постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 № 1440. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1440-2003-%D0%BF>.
4. Про затвердження Національного стандарту № 2 «Оцінка нерухомого майна». Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2004 № 1442. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1442-2004-%D0%BF>.
5. Про затвердження Національного стандарту № 3 «Оцінка цілісних майнових комплексів». Постанова Кабінету Міністрів України від 29.11.2006 № 1655. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1655-2006-%D0%BF>.
6. Про затвердження Національного стандарту № 4 «Оцінка майнових прав інтелектуальної власності». Постанова Кабінету Міністрів України від 03.10.2007 № 1185. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1185-2007-%D0%BF>.
7. Гненний О. М. Теоретико-методологічний підхід до оцінки спеціальної вартості особливо привабливих залізничних об'єктів. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Дніпропетровськ, 2012. Вип. 42. С. 246–250.

References

1. Pro otsinku maina, mainovykh prav ta profesiinu otsinochnu diialnist v Ukraini. Zakon Ukrainy vid 12.07.2001 № 2658-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2658-14>. [in Ukrainian]
2. Pro zatverdzhennia Metodyky otsinky maina. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10.12.2003 № 1891. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1891-2003-%D0%BF>.
3. Pro zatverdzhennia Natsionalnogo standarty № 1 «Zagalni zasady otsinry maina I mainovykh prav». Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10.09.2003 № 1440. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1440-2003-%D0%BF>.
4. Pro zatverdzhennia Natsionalnogo standarty № 2 «Otsinka nerukhomogo maina». Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 28.10.2004 № 1442. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1442-2004-%D0%BF>.
5. Pro zatverdzhennia Natsionalnogo standarty № 3 «Otsinka tsilisnykh mainovykh kompleksiv». Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 29.11.2006 № 1655. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1655-2006-%D0%BF>.

6. Pro zatverdzhennia Natsionalnogo standarty № 4 «Otsinka mainovykh prav intelektualnoi vlasnosti». Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 03.10.2007 № 1185. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1185-2007-%D0%BF>.
7. Gnennyi O.M. Teoretyko-metodologichniy pidkhid do otsinky spetsialnoi vartosti osoblyvo pryvablyvykh zaliznychnykh ob'ektiv. Visnyk Dnipropetrovskogo yftsionalnogo universytetu zaliznychnogo transport imeni akademika V. Lazariana. Dnipropetrovsk, 2012. Vyp. 42. S. 246–250.

© 2019 by the authors; Social development & Security, Ukrainian. This is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CCBY) license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).