

Комарова Т.А.

ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ

В данной статье приведен сравнительный анализ основных подходов, применяемых в оценочной практике. Стандарты оценки требуют выполнения расчетов всеми тремя подходами: затратным, сравнительным и доходным, что позволяет получить различные ценовые характеристики исследуемого объекта оценки и провести дальнейшее согласование полученных результатов с целью окончательного определения рыночной стоимости автотранспортного средства.

Ключевые слова: рыночная стоимость, затраты на воспроизводство, совокупный износ транспортного средства, объекты – аналоги, метод статистических моделей, корректирующие коэффициенты, рыночная цена, дисконтирование денежных потоков.

Одним из видов оценочной деятельности является оценка рыночной стоимости автотранспортных средств, которая применяется при возникновении правоотношений между физическими и юридическими лицами, а также в случаях, связанных с владением, распоряжением и использованием автотранспортных средств.

Автотранспортные средства сегодня представляют собой продукцию массового производства, уровень автомобилизации постоянно растет. Ежегодный прирост численности парка автотранспортных средств в Российской Федерации составляет около 5 %, причем это увеличение происходит, в основном, за счет легковых автомобилей, численность которых возрастает более чем на 1 млн. в год.

Методология оценки стоимости автотранспортных средств базируется на трех «ки-тах», трех подходах: затратном, сравнительном и доходном. При проведении оценки оценщик обязан использовать все три подхода или обосновать отказ от использования одного из них. В рамках каждого из подходов оценщик вправе определять конкретные оценочные методы. При использовании каждого отдельного подхода можно получить различные ценовые характеристики исследуемого объекта оценки (автотранспортного средства). Сравнительный анализ полученных результатов позволяет выявить преимущества и недостатки каждого из подходов и определить окончательную стоимость исследуемого транспортного средства.

Из Федерального стандарта оценки (ФСО) следует, что затратный подход – это совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении затрат, необходимых для восстановления либо замещения объекта оценки с учетом его износа или устаревания (пункт 15, ФСО №1). Он применяется в том случае, когда возможно заменить объект оценки другим, аналогичным объектом с похожими свойствами, например, типом двигателя, годом выпуска и т.п. Затратный подход всегда учитывает величину износа транспортного средства и все виды его устаревания, поскольку в связи с физическим состоянием, функциональным или экономическим устареванием объекту оценки свойственно уменьшение его стоимости.

Данный подход основан на изучении возможности приобретения инвестором конкретного объекта и исходит из того, что инвестор, действующий экономно и рационально, никогда не заплатит за транспортное средство большую сумму, чем та, в которую обойдется приобретение аналогичного по назначению, качеству и техническому состоянию средства.

При оценке автотранспортных средств расчет рыночной стоимости определяется по формуле (1), которая включает расчет затрат на воспроизводство (замещение) оцениваемого автотранспорта за вычетом его износа:

$$C = C_H \cdot \left(1 - \frac{I_H}{100}\right), \quad (1)$$

где C – рыночная стоимость объекта оценки, ден. ед.;

C_H – затраты на замещение или воспроизводство, ден. ед.;

I_H – величина накопленного износа, %.

Согласно ФСО, сравнительный подход есть совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на сравнении объекта оценки с объектами-аналогами объекта оценки, в отношении которых имеется информация о ценах. Объектом-аналогом объекта оценки для целей оценки признается объект, сходный с объектом оценки по основным экономическим, материальным, техническим и другим характеристикам, определяющим его стоимость (пункт 14, ФСО №1).

Данный подход применяется в случае, когда существует достоверная информация, доступная для анализа, информация о ценах и характеристиках объектов-аналогов, формула (2):

$$C_{ani} = C_i \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot \dots \cdot K_n \pm C_{doni}, \quad (2)$$

где C_i – цена объекта – аналога;

$K_1, K_2, \dots, K_n$ – коэффициентные корректировки (или корректирующие коэффициенты);

C_{doni} – стоимость дополнительных устройств аналога, если они имеются.

В общем виде расчет рыночной стоимости автотранспортного средства выполняется либо как среднее арифметическое скорректированных стоимостей объектов – аналогов формула (3):

$$C_{рын} = \frac{C_{ан1} + C_{ан2} + \dots + C_{анN}}{N}, \quad (3)$$

либо с учетом весовых коэффициентов объектов – аналогов по формуле (4):

$$C_{рын} = \alpha_1 C_{ан1} + \alpha_2 C_{ан2} + \dots + \alpha_m C_{анm} \quad (4)$$

при условии, что $\alpha_1 + \alpha_2 + \dots + \alpha_m = 1$.

Сравнительный подход заключается в определении стоимости путем анализа недавних продаж аналогичных объектов для расчета наиболее вероятной цены продажи оцениваемого объекта. Основная процедура заключается в сборе данных, установлении подходящих единиц сравнения (выбор аналогов).

В рамках сравнительного подхода возможно использование одного из трех методов: метода сравнительного анализа продаж, метода статистических моделей и метода удельных экономических показателей. Первый из них основан на анализе рыночных цен сделок или предложений по продаже объектов, сопоставимых с оцениваемым объектом – аналогом, имевших место на рынке оцениваемого объекта до даты определения стоимости (даты про-

ведения оценки) объекта оценки. Метод статистических моделей выполняется на основе стохастических (случайных) зависимостей стоимости от различных факторов (срока эксплуатации, мощности двигателя и т.д.). Метод статистических моделей использует методы регрессионного и корреляционного анализа. Третий метод удельных экономических показателей представляет расчет двух коэффициентов торможения: линейного и степенного. Для выборки главного ценно образующего параметра необходимо определить степень тесноты связи между ценой и каждым параметром. Степень тесноты связи определяет коэффициент корреляции.

Сравнительный подход к оценке машин и транспортных средств применяется в следующих случаях:

- 1) путем анализа недавних продаж или существующих цен на сопоставимые объекты вторичного рынка;
- 2) путем анализа продаж новых аналогичных объектов и последующего определения рыночной стоимости методами затратного подхода с учетом накопленного износа. В данном случае получается комбинация двух подходов: сравнительного и затратного.

В ФСО прописан и третий, доходный подход, представляющий совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении ожидаемых доходов от объекта оценки (пункт 13, ФСО №1).

Данный подход основан на принципе ожидания, который утверждает, что инвестор или покупатель приобретает движимое и недвижимое имущество в ожидании получения будущих доходов. Стоимость объекта оценки здесь может быть определена как его способность приносить доход в будущем. В общем виде расчет выполняется по следующей формуле (5):

$$PV = \frac{C_1}{(1+r)} + \frac{C_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{C_n}{(1+r)^n} + \frac{FV}{(1+r)^n}, \quad (5)$$

где $C_1, C_2, \dots, C_m$ – денежные потоки чистых операционных доходов;

r – ставка дисконтирования;

FV – реверсия (остаточная стоимость, стоимость на конец прогнозного периода).

Доходный подход представляет собой процедуру оценки стоимости, исходя из принципа, что стоимость имущества непосредственно связана с текущей стоимостью всех будущих чистых доходов, которые принесёт данное имущество. В рамках оценки имущества доходным подходом традиционно применяют два метода: метод прямой капитализации и метод дисконтирования денежных потоков. В этих двух методах происходит преобразование будущих доходов от объекта оценки в его стоимость с учетом уровня риска, характерного для данного объекта. Различаются эти методы только способом преобразования потоков доходов.

Метод прямой капитализации пересчитывает годовой доход в стоимость собственности путем деления годового дохода на соответствующую норму дохода. В качестве базового уровня годового дохода объекта оценки можно применять потенциальный или действительный валовой доход, чистый операционный доход или денежный поток до уплаты налогов. Выбор конкретного уровня дохода зависит от целей анализа, наличия доступной информации и характера рынка.

Метод дисконтированных денежных потоков более сложен и позволяет оценить объект в случае получения от него нестабильных денежных потоков, моделируя характерные черты их поступления. Как правило, доходный подход применяют не для оценки какого-

либо одного изолированного объекта, а для оценки совокупности движимого имущества, входящих в некоторый производственный комплекс, который можно рассматривать как бизнес-единицу. В связи с этим применять доходный подход к оценке движимого имущества не рекомендуется, так как практически во всех случаях стоимости, рассчитанные при помощи доходного подхода, завышены и не соответствуют рыночным данным.

Применение каждого подхода дает оценку стоимости одного и того же транспортного средства с разных позиций. Поэтому стандарты оценки требуют выполнения расчетов рыночной стоимости транспортного средства тремя подходами и проведения дальнейшего согласования полученных результатов. Соблюдение этого требования приводит к трудоемкости оценочных работ, однако повышает ли это достоверность оценки, непонятно. Вероятная цена сделки, которую стремится определить оценщик, - это компромисс между ценами предложения и спроса. Изложенные в статье подходы к оценке автотранспортных средств сориентированы либо на цену предложения, либо на цену спроса, и только путем согласования полученных результатов оценщик может подойти к вероятной цене сделки, т.е. к рыночной стоимости. В случае применения затратного подхода оценщик воспроизводит процесс затратного ценообразования и выходит в итоге на затратную цену предложения, применяя экономическую информацию о нормах расхода и ценах ресурсов, полученную от производителей или продавцов. В силу этого оценка рыночной стоимости транспортного средства затратным подходом получается, как правило, завышенной. Если оценщик использует методы сравнительного подхода, то он применяет ценовую информацию на аналоги, причем документально подтвержденную. В итоге остается завышение результата, поскольку эту информацию он берет из ценовых фирменных каталогов, т.е. оперирует все теми же ценами предложения. Потребность в независимой оценке автотранспортных средств возрастает в современном мире. В первую очередь, это связано с введением гражданского автострахования, а также развитием рынка подержанных автомобилей в целом.

Мотивирована необходимость одновременного применения альтернативных подходов к оценке, поскольку использование различных методов позволяет рассмотреть объект оценки с разных позиций, проанализировать имеющуюся информацию с разных точек зрения и в итоге получить взвешенный, наиболее достоверный и максимально обоснованный результат.

Список литературы:

1. Андрианов Ю.В. Оценка автотранспортных средств: учебник. – М.: Финансы и статистика, 2012. – 416 с.
2. Асаул А.Н., Старинский В.Н., Бездудная А.Г., Старовойтов М.К. Оценка стоимости машин и оборудования и транспортных средств: уч. пособие. – СПб.: Гуманистика, 2011. – 287 с.
3. Смоляк С.А. Проблемы и парадоксы оценки машин и оборудования: сюита для оценщиков машин и оборудования. – М.: РИО МАОК, 2011. – 305 с.

Комарова Татьяна Александровна
студентка 5 курса факультета экономики и управления
ФГБОУ ВПО «Орловский государственный институт экономики и торговли»
e-mail: averkina_t@mail.ru

Научный руководитель:
Лазаренко Алла Леонидовна
д.э.н., профессор, зав. кафедрой финансов и кредита
ФГБОУ ВПО «Орловский государственный институт экономики и торговли»
e-mail: allazarenko@rambler.ru