

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ КОММЕНТАРИЙ

В этом выпуске «Бюллетеня автотовароведа» мы обсудим очень актуальную тему оценки транспортных средств в период экономической нестабильности, познакомим наших читателей с новым нормативным документом в области судебной экспертизы – разъяснением Высшего арбитражного суда Украины по вопросу назначения и проведения судебных экспертиз, а также ознакомим с указаниями руководства милицейских экспертов относительно учета НДС при оценке транспортных средств их сотрудниками.

Рубрика «Калейдоскоп» пополнит наш информационный багаж тем, как решаются некоторые актуальные и для нашей страны проблемы у наших ближайших соседей.

Особенности оценки транспортных средств в период экономической нестабильности



Новоселецкий И.Н.

заведующий лабораторией судебных автотовароведческих экспертиз Донецкого НИИ судебных экспертиз, Вице-президент Союза экспертов Украины, член Наблюдательного Совета по вопросам оценочной деятельности в Украине



Шалаев В.Н.

председатель правления Украинского общества оценщиков, член Наблюдательного Совета по вопросам оценочной деятельности в Украине

Экономический кризис коснулся практически всех потенциальных объектов оценки. При этом, наиболее остро он затронул недвижимость и транспорт – объекты, которые объединяет не только их высокая доля в общем количестве оценок, но и то, что их стоимость изначально привязана к доллару США.

Последнее обстоятельство играет особую роль в период экономической нестабильности, постоянно изменяющегося курса валюты. При этом оценка усложняется еще и тем, что в стране может существовать и существенно влиять на цену продажи (предложений к продаже) сразу несколько курсов – НБУ, «межбанка» и «черного рынка».

Кроме этого, следует отметить, что рынок транспортных средств, далее – ТС уже достаточно насыщен как новыми, так и подержанными объектами.

Если провести хронологический анализ реагирования рынка ТС на нестабильность национальной валюты, приняв в качестве отправной точки данные о ценах ТС согласно 43 выпуска «Бюллетеня автотовароведа» (сентябрь 2008 года, курс НБУ: 4.8451 грн за 1 доллар США), то следует отметить такие моменты.

1. Укрепление доллара стало причиной практически полного прекращения продаж на вторичном рынке. При этом продавцы не спешили (отчасти не спешат и сейчас) снижать цены ТС в долларах. Покупатели же не готовы покупать подержанные ТС, стоимость которых в гривневом эквиваленте значительно поднялась.

2. После определенного противостояния «повышенных», неприемлемых для покупателя цен в гривне, и нежелания продавцов снижать цены в долларах, т.е. той ситуации, когда говорят: «рынок замер», отчуждение собственности происходит только при существенном снижении цены предложения продавцом. В различных регионах, на отдельные модели ТС, снижение могло составить до 40-60% от цены предложения в долларах США, относительно данных 43 выпуска «Бюллетеня автотовароведа». В период экономической стабильности этот показатель составляет 5-10%.

3. Практически одновременно происходит снижение цен на новые ТС, отчасти обуслов-

ленное и снижением пошлин на ввозимые автомобили в связи с вступлением Украины в ВТО. При этом, часть продавцов снижает цены на новые ТС как в долларах, так и в гривне. В то же время, данное обстоятельство доводит политику продавцов подержанных, но с небольшим сроком эксплуатации (1- 4 года) ТС до абсурда – попытки удержать цену предложения на прежнем уровне. Объявления о продаже трехлетнего авто по цене выше чем цена нового ТС, обречены стать невостребованными.

4. Рынок подержанных ТС начинает реагировать снижением цен предложений в долларах США, но при этом ориентируется на “черный рынок” приобретения доллара, поскольку ощущается резкая нехватка валюты в банках. Продажа автомобиля за гривны, но по курсу “черного рынка”, в определенной мере даже позволяет компенсировать потери от “кризисной продажи”. Наиболее оперативно снижают цены опять-таки владельцы “свежих” ТС. Однако при этом разница между ценой предложения и покупки возвращается в прежние, докризисные пределы – до 10 %. Очевидным является то, что продавцы ТС со значительным сроком эксплуатации, будут вынуждены корректировать цены предложения, ориентируясь на цены продавцов ТС с меньшим сроком эксплуатации.

5. Стирание границы между курсом НБУ и межбанковским курсом, при условии устранения дефицита самого доллара, бесспорно, делает более реальными цены предложений для ТС с различными сроками эксплуатации. А рынок постепенно приобретет новые очертания, где цена предложения на подержанные ТС установится по ниспадающей от цены нового ТС или его аналога, и в дальнейшем будет более оперативно реагировать на рыночные метаморфозы, чем в начале кризиса.

Авторы статьи не ставят перед собой цели предугадать дальнейшие колебания цен на транспортные средства, а пытаются ответить на вопрос об особенностях оценки в период экономической нестабильности.

В определенной степени действия оценщика в период нестабильной экономики предусмотрены в действующей нормативной базе оценки. В частности, пункт 16 Стандарта № 1 “Общие принципы оценки имущества и имущественных прав”, далее – стандарт № 1, говорит о том, что:

«...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.

За наявності істотного впливу зовнішніх факторів (соціально-економічних, політичних, екологічних тощо) на ринок подібного майна, що призводить до фактичної неможливості надання аргументованого та достовірного висновку про ринкову вартість, у звіті про оцінку майна даються додаткові роз'яснення та застереження. При цьому оцінювач має право надавати висновок про ринкову вартість об'єкта оцінки, що ґрунтується, зокрема, на інформації про попередній рівень цін на ринку подібного майна або на припущенні про відновлення стабільної ситуації на ринку”.

Пункт 7.23 Методики товароведческой экспертизы и оценки дорожных транспортных средств дополняет норму Стандарта № 1, конкретизируя источники информации, и правильность применения этой информации:

“7.23. У разі відсутності цінкових даних ДТЗ у довідковій літературі, зокрема зазначеній у додатку 8 до цієї Методики, а також у разі наявності обставин, обумовлених змінами економічного стану країни, що супроводжуються різкими коливаннями цін на ДТЗ, та в інших випадках, коли застосування довідкових даних є неможливим, допускається використання даних обмеженого ринку ДТЗ.

У такому разі інформація про ціни на нові ДТЗ чи ДТЗ, які були в користуванні, може бути отримана з каталогів, комп'ютерних програм та прайс-листів дилерів виробників і торговельних фірм, а також із спеціалізованих для продажу ДТЗ періодичних видань. Використання ресурсів мережі Інтернет допускається з дотриманням вимог п. 7.35.5 цієї Методики”

В целом, основываясь на проведенном анализе, можно предложить следующий алгоритм при оценке ТС в период экономической нестабильности.

На начальном этапе кризиса, характеризуемом резким снижением продаж имущества, целесообразно использовать докризисный уровень цен предложений к продаже с обязательной корректировкой. Правильность корректировки будет зависеть от качественного анализа имевших место продаж, соотношения курсов валют на дату оценки и на момент выбранного для анализа докризисного уровня цен предложений на новые объекты оценки и другие обстоятельства. При этом следует учитывать, что указанный в п.2 значительный разрыв цены продажи и цены предложения характерен именно для начального этапа кризиса. Большинство потенциальных покупателей ТС, обладающих определенным финансовым ресурсом находится в стадии ожидания минимальной точки ценового предложения. После достижения этой точки разрыв между ценой продажи и ценой предложения постепенно будет сокращаться.

Следует также учитывать, что в период незначительного объема продаж и соответствен-

но незначительного объема информации о реальных ценах приобретения, рыночная стоимость в большей степени, чем обычно, является величиной прогнозируемой, предполагаемой.

На этом этапе очень важно постоянно проводить мониторинг цен объекта оценки, уделив внимание всем возможным источникам информации, в т.ч. печатным источникам и ресурсам Интернет.

Необходимость постоянного мониторинга цен обусловлена тем, что в конечном итоге принцип спроса и предложения приведет к изменению цены предложения и сокращению разницы между ценой предложения и покупки. Важно при этом зафиксировать начало первых продаж по измененным ценам предложений, т.е. перейти к ценам фактических продаж, а не предполагаемым, отказаться от использования базы данных, соответствующей предыдущему уровню цен на рынке и использовать текущие цены продаж (предложений к продаже).

Авторы считают, что соблюдение указанных рекомендаций к проведению оценки ТС будет способствовать более точным ее результатам. Кроме того, проблемы оценки транспортных средств в период экономической нестабильности становятся особо актуальным в связи с вероятностью потенциальных заказов на оценку залоговых объектов обусловленную неплатежами по банковским кредитам.