



УДК 330.133.7/629.3



Анастасия ГОНЧАРОВА,
экономист РУП «БелНИЦзем»,
магистр экономических наук
Владимир ШАБЕКА,
и.о. зав. кафедрой «Оценочная деятельность
на транспорте и в промышленности»
автотракторного факультета БНТУ
кандидат экономических наук, доцент

Оценка стоимости историко-культурных ценностей на примере раритетной автомобильной техники

В статье представлены материалы исследования международного опыта обращения и оценки стоимости объектов, имеющих историко-культурную ценность, на примере раритетных транспортных средств. Анализируются некоторые методические аспекты оценки стоимости раритетов, обосновываются и предлагаются варианты практических решений, унифицированных с отечественными профильными техническими нормативными правовыми актами в области оценки стоимости и международной практикой

Введение

В последнее время в белорусском обществе и в целом на постсоветском пространстве очевиден значительный рост интереса к раритетной автомобильной технике. Учитывая специфику правового и экономического обращения историко-культурных ценностей, являющихся образцами отечественной и мировой технической культуры, вопрос оценки их рыночной стоимости приобретает практическую значимость. Среди целей оценки их стоимости в явном виде присутствуют:

- 1) имущественное страхование при временном вывозе за пределы страны и участия в выставках, пробегах;
- 2) внесение их в виде неденежного вклада в уставный фонд (прежде всего при формировании фондов профильных музеев и экспозиций);
- 3) сдача в аренду (кинематографические съемки) или прокат (обслуживание общественных праздников или частных мероприятий);
- 4) передача в управление и на ответственное хранение;
- 5) коллекционирование как форма инвестирования и сбережения.

В свою очередь, невозможность вписать процедуры оценки их рыночной стоимости в общие каноны,

унифицированные профильными техническими нормативными правовыми актами (ТНПА), и определила научный интерес авторов к данной проблеме.

Так, если имеющиеся ТНПА [1, 2] с достаточным уровнем достоверности и надежности позволяют осуществлять оценку массовых, распространенных, редких и даже в некоторой степени уникальных транспортных средств, то вопрос об эффективном применении этих разработок в оценке раритетной автомобильной техники остается открытым.

Раритетная автомобильная техника как объект оценки стоимости

Автомобиль, как и другие механизмы, способствовал быстрому росту производства и делал более комфортными быт и досуг человека. В настоящее время автомобиль стал самым распространенным видом транспорта.

Различные марки машин становились в свое время знаковым явлением для нации, доказательством ее преуспеяния, частью смотра достижений. Один и тот же бренд менял свой символический имидж в истории страны: от доступного «народного» автомобиля к престижу и высокому статусу (Volkswagen), от «послево-

енного возрождения» к «новейшим технологиям» и достатку (Citroen), от «государственной власти» к раритетному «символу эпохи» (ГАЗ-13 «Чайка», рисунок 1). Немаловажную роль играл автомобиль в истории военных действий.

Богатая история мирового автомобилестроения обусловила то, что в настоящее время существует целая индустрия, связанная с коллекционированием, восстановлением (реставрацией) и доработкой раритетных автомобилей. Уже многие годы по всему миру раритетные автомобили являются не только средствами передвижения, предметами роскоши и коллекционирования, но и объектами вложения инвестиций и ведения бизнеса. Энтузиасты объединяются в клубы и федерации, проводят тематические мероприятия, создают предприятия, обслуживающие данную отрасль.

В Европейском Союзе крупнейшей является Международная федерация старинных транспортных средств (FIVA). Она объединяет несколько миллионов энтузиастов из 59 стран мира и сотни тысяч исторических транспортных средств. Основной целью FIVA является сохра-



Рисунок 1 – ГАЗ-13 «Чайка» (<http://autotour.org/gaz-13.html>)

нение исторического и технического наследия человечества, а также обеспечение безопасного использования старинных средств передвижения их владельцами. В 2005-2006 гг. федерацией был реализован обстоятельный исследовательский проект, результаты которого приведены в таблице 1 [3].

Как свидетельствуют эти цифры, движение коллекционеров исторических автомобилей – это не только увлечение энтузиастов, но также и значительная индустрия, вносящая свой вклад в экономический рост Европейского Союза и состоящая почти целиком из малых и средних предприятий.

По сравнению с мировым рынком старинных автомобилей в Республике Беларусь не развит. В стране отсутствует нормативно-правовое поле, регламентирующее вопросы идентификации, оборота и оценки

стоимости раритетных транспортных средств, реально стимулирующее экспорт историко-культурных ценностей в страну.

Автомобиль как предмет коллекционирования рассматривается лишь в Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Таможенного союза Республики Беларусь, Российской Федерации и Казахстана (ТН ВЭД ТС), где в подсубпозиции 9705 00 000 0 классифицируются коллекции и предметы коллекционирования по зоологии, ботанике, минералогии, анатомии, истории, археологии, палеонтологии, этнографии или нумизматике.

В соответствии с Пояснениями к указанной подсубпозиции в нее включаются автомобили как предметы коллекционирования, представляющие исторический интерес, если они удовлетворяют следующим условиям:

- обладают определенной раритетной ценностью;
- обычно не используются по первоначальному назначению;
- являются предметом особых сделок за рамками обычных торговых операций с аналогичными изделиями общего назначения;
- имеют высокую стоимость;
- иллюстрируют важный шаг в эволюции прогресса человечества или период такой эволюции.

Учитывая тот факт, что автомобиль является изначально изделием общего назначения с относительно коротким сроком эксплуатации, подвергающимся постоянному техническому развитию, перечисленные условия, если только они не вступают в явное противоречие с фактами, могут быть применены в отношении

транспортных средств в их первоначальном состоянии, без значительных изменений шасси, рулевой или тормозной системы, двигателя и т.д., изготовленных не менее 30 лет назад, моделей или типов, больше не выпускающихся в настоящий момент;

всех транспортных средств, изготовленных до 1950 г., даже в нерабочем состоянии.

В данную товарную позицию также включаются как предметы коллекционирования, представляющие исторический интерес

а) автомобили независимо от даты изготовления, в отношении которых может быть доказано, что они использовались во время того или иного исторического события;

б) гоночные автомобили, в отношении которых может быть доказано, что они предназначены, изготовлены и использовались исключительно для

Таблица 1 – Характеристика индустрии исторических автомобилей в Европе за 2006 г.

Показатель	Значение
Количество исторических автомобилей, принадлежащих членам клубов в ЕС	1 950 000
Количество клубов	2 000
Численность клубов любителей исторических автомобилей	786 000
Количество предприятий отрасли	9 000
Количество работающих в отрасли, чел.	55 000
Стоимость бизнеса, млрд евро	16 660
Экспорт из ЕС, млрд евро	3,35
Затраты членов клубов на приобретение автомобилей, страхование, топливо и пр., млрд евро	4 900
Частные продажи исторических автомобилей членами FIVA, млн евро	760
Количество музеев транспорта в ЕС	700
Ежегодная посещаемость музеев, чел.	75 000 000



соревнований и продемонстрировали значительные спортивные достижения в престижных национальных или международных спортивных состязаниях [4].

Раритетная автомобильная техника в отечественной теории и практике оценки

Следует признать, что в части методического обеспечения оценки транспортных средств в нашей стране имеются, возможно, наилучшие, наиболее содержательные разработки на постсоветском пространстве.

Результаты проведенных исследований позволяют утверждать, что введенные белорусскими ТНПА в методологию оценки термины и определения («массовые», «распространенные», «редкие» и «уникальные» объекты оценки), описанные и регламентированные в них методы оценки (методические подходы) и методы расчета стоимости, позволяют обеспечить приемлемое качество оценки стоимости раритетных автомобилей, иллюстрирующих историю отечественного автопрома.

На основании результатов проведенного исследования можно утверждать, что оценка отечественных раритетов вполне может быть осуществлена на основе статистических методов расчета стоимости через сравнения с «близкими», «дальними» и, как исключение, с «относительными» аналогами объекта оценки – раритетного автомобиля.

При этом применительно к оценке автомобилей зарубежного производства возникает ряд методических ограничений, а точнее отставаний, которые не позволяют: 1) привести результат такой оценки к условиям Республики Беларусь; 2) отразить составляющую внешнего удорожания, которая, собственно говоря, и формирует историко-культурную ценность таких объектов.

Отметим, что именно оценка зарубежных раритетов воплощает наибольший «профессиональный вызов» для отечественного оценщика на практике. Также следует отметить, что фактор внешнего удорожания пока не отражен в действующих ТНПА и для раритетных автомобилей отечественного производства.

Таким образом, с учетом очевидных особенностей методического обеспечения оценки раритетных авто-

мобилей, опираясь на признаки «накопления и степени уникальности» отличий аналога от объекта оценки, предлагается продолжить и дополнить имеющуюся шкалу методической классификации объектов оценки «массовые» – «распространенные» – «редкие» – «уникальные» + «раритетные» (историко-культурные ценности) [5].

Разработка и апробация методики оценки стоимости раритетной автомобильной техники

В открытых и доступных источниках авторам не удалось обнаружить целостных методических разработок по оценке стоимости раритетных автомобилей. Зарубежные страховые и оценочные организации, безусловно, имеют определенные методические наработки в данной области, но они рассматриваются как коммерческая интеллектуальная собственность и открыто не распространяются.

Поэтому отечественным оценщикам и методологам оценки следует искать решение проблемы разработки методического обеспечения раритетных транспортных средств в общественных организациях и клубах по интересам, для которых коммерческая составляющая не первична. Наиболее авторитетной из них в Европе, на наш взгляд, является названная выше FIVA. В том числе и за счет прилагаемых усилий в части приданий обороту раритетов цивилизованной формы: ведение учета, разработка классификации, популяризация через организацию мероприятий и поддержку национальных клубов.

Для целей упорядочения оборота старинных автомобилей, приведения его в систему FIVA предложен порядок идентификации раритетных автомобилей по трем признакам

год выпуска;
сохранность;
технические параметры (модификации).

По признаку «год выпуска» выделяют 7 классов

А – антикварные (Ancestor) – выпуск до 31.12.1904 г.;

В – ветераны (Veteran) – выпуск 01.01.1905г. – 31.12.1918 г.;

С – сеньоры (Vintage) – выпуск 01.01.1919г. – 31.12.1930 г.;

Д – классические (Post Vintage) – выпуск 01.01.1931г. – 31.12.1945 г.;

Е – послевоенные (Post War) – вы-

пуск 01.01.1946г. – 31.12.1960 г.;

F – юниоры (Juniors) – выпуск 01.01.1961г. – 31.12.1970 г.;

G – выпуск с 01.01.1971 г. по возрастной лимит, установленный в определении FIVA (на данный момент до 1983 г.).

По признаку уровня сохранности выделяют 4 группы

оригинальные (original);
аутентичные (подлинные) (authentic);

отреставрированные (восстановленные) (restored);

заново отстроенные (rebuilt).

По техническим параметрам (наличию модификаций) выделяют 5 типов

стандартные (Standard);
модифицированные в период производства (Period modified);

репродукции и реплики (Reproductions and replicas);

автомобили, модифицированные после периода выпуска (Modified out of period);

исключения (Exception) [6].

Таким образом, рассмотрев предложенные FIVA параметры идентификации объектов как элементы сравнения, полагаем возможным применение метода корреляционно-регрессионного анализа для оценки раритетной автомобильной техники сравнительным методом оценки. Для этого нужно формализовать каждый из трех названных параметров, что осуществлено в сводной таблице 2.

Здесь отметим, если для первого признака идентификация должна быть четкой, то величины переменных по второму и третьему признакам могут и не иметь целого значения, в зависимости от фактического состояния и степени проявления признака.

В результате авторами предлагается для оценки стоимости раритетных автомобилей трехфакторная регрессионная модель общего вида

$$Y = f(X_1, X_2, X_3), \quad (1)$$

где Y – рыночная стоимость объекта оценки, д.е.

Вернемся к отмеченной ранее необходимости приведения результатов оценки зарубежных раритетных автомобилей к отечественным условиям (региону оценки в целом). Здесь авторы предлагают дополнить модель

Таблица 2 – Формализация критериев FIVA для идентификации раритетных объектов и их балльная оценка

По году выпуска, X_{1i} , баллы	A	B	C	D	E	F	G
	X_{11}	X_{12}	X_{13}	X_{14}	X_{15}	X_{16}	X_{17}
	7	6	5	4	3	2	1
По уровню сохранности, X_{2i} , баллы	1		2		3		4
	X_{21}		X_{22}		X_{23}		X_{24}
	4		3		2		1
По уровню модификации, X_{3i} , баллы	A	B	C	D	E		
	X_{31}	X_{32}	X_{33}	X_{34}	X_{35}		
	5	4	3	2	1		

где: X_{1i} , X_{2i} и X_{3i} – соответствующие признаки идентификации (возраст, сохранность, наличие модификаций), выступающие в качестве объясняющих переменных и элементов сравнения при реализации сравнительного метода оценки

четвертым показателем. Он позволит учесть экономические условия, существовавшие на момент сделки с использованными в выборке аналогами. Проведенные эмпирические исследования показали, что наиболее четко позволяет выразить такую составляющую ставка рефинансирования в стране совершения сделки, проведения аукциона или фактического нахождения продаваемого аналога раритетного автомобиля.

В таком случае регрессионная модель будет иметь вид

$$V = a_0 + a_1 \cdot X_1^{1.7} + a_2 \cdot X_2^{1.4} + a_3 \cdot X_3^{1.5} + a_4 \cdot X_4^n, \quad (2)$$

где V – рыночная стоимость раритетного автомобиля в выбранной валюте, д.е.;

$a_0 \dots a_4$ – значения коэффициентов эластичности (значимости), рассчитываемые статистическим регрессионным методом для каждого $X_{i=1,4}$;

X_1 – код «эпохи автомобилестроения», изменяется от 1 до 7 баллов;

X_2 – код уровня сохранности, изменяется от 1 до 4 баллов;

X_3 – код уровня аутентичности, оригинальности объекта, изменяется от 1 до 5 баллов;

X_4 – ставка рефинансирования в стране сделки, проведения аукциона по аналогу, %.

Тогда при расчетах рыночной стоимости раритета – объекта оценки – наряду с иными объясняющими переменными оценщик в качестве 4-го параметра использует величину ставки рефинансирования, действующей на дату оценки.

Коэффициент детерминации, полученный при проверке четырехфакторной модели на основе данных рынков США, Германии и Великобритании, равен 0,5287. Он значительно выше по сравнению с коэффициентом детерминации, полученным при проверке трехфакторной модели на основе данных этих рынков (0,3665). Это говорит в пользу использования дополнительного фактора, учитывающего макроэкономические условия на момент сделки.

Согласно ТКП 52.6.01-2012, при реализации метода интерполяции или экстраполяции качество модели оценивается коэффициентом детерминации (R^2). В случае если значение R^2 составляет 0,6 (60 %) и более, то модель позволяет получить достаточно высокий уровень результатов прогнозирования рыночной стоимости объекта оценки или базового аналога дорожного транспортного средства (ДТС). Если значения R^2 ниже 0,6 (60 %), то построенная графическая модель без соответствующей доработки не может использоваться для определения рыночной стоимости ДТС [2].

Значение коэффициента детерминации, полученное при проверке разработанных моделей, ниже данного порога. Однако, учитывая отсутствие иных методических разработок в области оценки раритетных автомобилей в Республике Беларусь и странах СНГ, такая оценка качества предложенной модели, на наш взгляд, является удовлетворительной.

Анализ собранной информации по разным странам позволил обратить внимание на еще один специфический и существенный для методологии

оценки стоимости раритетов фактор, по сути генерирующий его историко-культурную ценность.

Речь идет о наличии у объекта оценки (раритетного автомобиля) «персональной» истории (назовем этот фактор «легендой» или «силой легенды»).

В качестве «легенды» для раритета могут выступать

известные исторические личности, причастные к владению или пользованию конкретным раритетным автомобилем;

компания-производители автомобилей, которые в свое время совершили качественный прорыв в технологиях, конструировании и тем самым стали, были и являются воплощением конкретной эпохи автомобилестроения и материальной культуры в целом;

исторические события, которые происходили с использованием конкретных объектов.

Таким образом, для реализации сравнительного метода оценки применительно к ретро-автомобилям при наличии оснований для фиксации факта существования у раритета «легенды», то есть целесообразности введения 5-го фактора, можно повысить адекватность математической (регрессионной) модели, придав ей следующий вид

$$V = a_0 + a_1 \cdot X_1^{1.7} + a_2 \cdot X_2^{1.4} + a_3 \cdot X_3^{1.5} + a_4 \cdot X_4^n + a_5 \cdot X_5^M, \quad (3)$$

где V – рыночная стоимость раритетного автомобиля в выбранной валюте, д.е.;

$a_0 \dots a_5$ – значения коэффициентов



эластичности (значимости), рассчитываемые статистическим регрессионным методом для каждого $X_{j=1..5}$;

X_1 – код «эпохи автомобилестроения», изменяется от 1 до 7 баллов;

X_2 – код уровня сохранности, изменяется от 1 до 4 баллов;

X_3 – код уровня аутентичности, оригинальности объекта, изменяется от 1 до 5 баллов;

X_4 – ставка рефинансирования в стране проведения аукциона по аналогу, при расчетах значений коэффициентов эластичности $a_0...a_4$ присваивается каждому аналогу в выборке, а для объекта оценки – принимается по рынку оценки на дату оценки фактически, %;

X_5 – «сила легенды» раритетного автомобиля (объекта оценки), обычно от 0...9 баллов и, как исключение, до M баллов, в зависимости от силы легенды: «национальная», «макро-региональная», «мировая». Где M баллов – сумма баллов различных категорий при их проявлении в «легенде» конкретного раритетного автомобиля. Например, легендарный Cadillac Estate Wagon (изначально Cadillac Sedan Deville, выпущенный в двух экземплярах), принадлежавший королю рок-н-ролла Элвису Пресли (рисунок 2).

При этом следует понимать, что целесообразность включения в модель 5-го фактора будет определяться лишь при наличии серьезных оснований в его пользу – надежных документальных и/или фотографических свидетельств.

На наш взгляд, предложенная разработка позволит обеспечить соответствие процедуры оценки ключевым составляющим качества услуги независимой оценки: унифицировать с требованиями действующего технического нормативного правового обеспечения, достигнуть прозрачности источников и расчетов, создать возможность количественной оценки итогового результата и, наконец, охватить широкий спектр таких специфических объектов оценки, как транспортные средства, представляющие историко-культурную, коллекционную ценность.

Заключение

Проведенные исследования показали, что на сегодняшний день в Республике Беларусь нет однозначного и четкого правового понимания и



Рисунок 2 – Cadillac DeVille 1972 г.в. Элвиса Пресли (<http://auto.mail.ru/article.html?id=42778>)

процедуры присвоения статуса историко-культурной ценности раритетным транспортным средствам. Что не способствует становлению цивилизованного обращения методических наработок по оценке стоимости историко-культурных ценностей, в частности транспортных средств.

Поэтому существующие подходы к идентификации раритетной автомобильной техники были адаптированы и дополнены авторами по результатам факторного анализа, с точки зрения их применения в рамках известного отечественного и зарубежного методического обеспечения оценочной деятельности. Была произведена их апробация с неплохими показателями надежности итогового результата оценки рыночной стоимости.

Предложенный материал реально позволяет охватить группу достаточно необычных для практики оценки объектов, что и определяет его практическую, так и научную ценность.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Оценка стоимости объектов гражданских прав. Оценка стоимости дорожных транспортных средств = Ацэнка вартасці грамадзянскіх праў. Ацэнка вартасці транспартных сродкаў: СТБ 52.6.01-2011. – Введ. 01.03.2011. – Минск: Госстандарт, 2011. – 51 с.

2. Оценка стоимости объектов гражданских прав. Оценка стоимости дорожных транспортных средств = Ацэнка вартасці грамадзянскіх праў. Ацэнка вартасці транспартных сродкаў: ТКП 52.6.01-2012: – Введ. 01.02.2013. – Минск: Госкомимущество, 2013. – 108 с.

3. The Historic vehicle. Movement in Europe. Maintaining our mobile transport heritage [Electronic resource] / Research report – FIVA, 25.09.2006. – Режим доступа: www.fiva.org/.

4. О пояснениях к единой товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Таможенного союза: Решение Комиссии Таможенного союза от 18 ноября 2011 г. № 851 // Консультант Плюс [Электронный ресурс] / ООО «Юр-Спектр».

5. Шабeka, В.Л. Оценка рыночной стоимости транспортных средств сравнительным методом: количественные методы расчета стоимости, способы и технические средства их реализации на практике: метод. рекомендации / В.Л. Шабeka. – Минск: РИВШ, ОО БАЭС, 2009. – 76 с.;

6. Technical code [Electronic resource] / Federation Internationale Vehicules Anciens. – 2010. – Режим доступа: <http://www.fiva.org/>.

Поступление в редакцию 16.12.2013 г.

A. HANCHAROVA,
V. SHABEKA

VALUATION OF OBJECTS WITH HISTORICAL AND CULTURAL VALUE AT THE EXAMPLE OF VINTAGE VEHICLES

Article presents the study of international experience in dealing and valuation of objects with historical and cultural value at the example of vintage vehicles. It includes identified methodological aspects of rarities' valuation. Also authors substantiate and propose options for practical solutions aligned with international practice and national specialized technical normative legal acts in the field of valuation.