

2. Голки для шиття вручну. Технічні умови : ГОСТ 8030-80 з допов., введеними 06.02.1998 р. – М. : Госстандарт России, 1998. – 12 с.
3. Вуглецева сталь [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.minregionbud.gov.ua/dbn/v11397.dok>. – Названіє с екрана.
4. Игольная проволока [Электронный ресурс]. – Режим доступу : <http://www.Elektroportal.ru/catalog.cdi>. – Названіє с екрана.
5. Експертиза сталеві проволочи [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uralpsk.ru/infoprovoloka.html>. – Назва з екрана.

УДК 629.016

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ РИНКОВОЇ ВАРТОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ІНОЗЕМНОГО ВИРОБНИЦТВА

І. В. Пахомова; Л. М. Губа, кандидат технічних наук

Ринок транспортних засобів посідає одне з провідних місць у сучасній системі світових товарних ринків, які характеризуються швидкими темпами розвитку, високою прибутковістю та жорсткою конкуренцією. Тенденції останніх років вказують на те, що автомобільний ринок України розвивається за рахунок значних загальних обсягів імпорту легкових автомобілів, і в першу чергу в неторговому обігу, та зростання вторинного ринку. Такі тенденції пояснюються високим попитом на авто іноземного виробництва, оскільки вони мають широкий асортимент, високі споживні властивості та якість, що відповідає ціні.

Зниження платоспроможності населення, недосконалість системи банківського кредитування, високі ставки мита роблять нерентабельним ввезення нових автомобілів. Тому ці умови забезпечили входження в активну фазу розвитку саме вторинного ринку. Зважаючи на це, актуальним є питання щодо оцінки імпортованих легкових автомобілів, яка визначає ринкову вартість дорожніх транспортних засобів.

Мета статті полягає в обґрунтуванні вибору підходу для визначення ринкової вартості автомобілів і проведенні оцінки транспортного засобу іноземного виробництва на прикладі Peugeot-405.

У попередніх працях [1] було доведено необхідність комплексних експертних досліджень транспортних засобів, що були у вжит-

ку; встановлено потребу у поглибленні теоретичних засад діючої практики проведення оцінки автомобілів іноземного виробництва.

Оцінку транспортних засобів доцільно здійснювати поетапно (рис. 1). При цьому корегування вартості необхідно проводити з урахуванням технічних, технологічних характеристик об'єкта оцінки, умов його експлуатації, обслуговування та зберігання, технічного стану на підставі відповідної технічної, довідкової, облікової документації та обстежень.

Початковим етапом дослідження є технічний огляд транспортного засобу, який дає змогу органолептичними методами визначити ідентифікаційні дані автомобіля, його комплектиність, укомплектованість, технічний стан, обсяг і характер пошкоджень, пробіг за одометром тощо. Після закінчення зовнішнього технічного огляду проводиться перевірка роботи двигуна та інших складових. У разі можливості проведення ходових випробувань перевіряється робота складових транспортного засобу з метою виявлення їх несправності.

Ідентифікація дорожнього транспортного засобу (табл. 1) проводиться на встановлення відповідності ознак конкретного дорожнього транспортного засобу (тип, модель, версія, рік виготовлення, робочий об'єм двигуна, комплектиність, повна маса тощо) даним виробника. Визначальним при цьому є ідентифікаційний номер транспортного засобу.

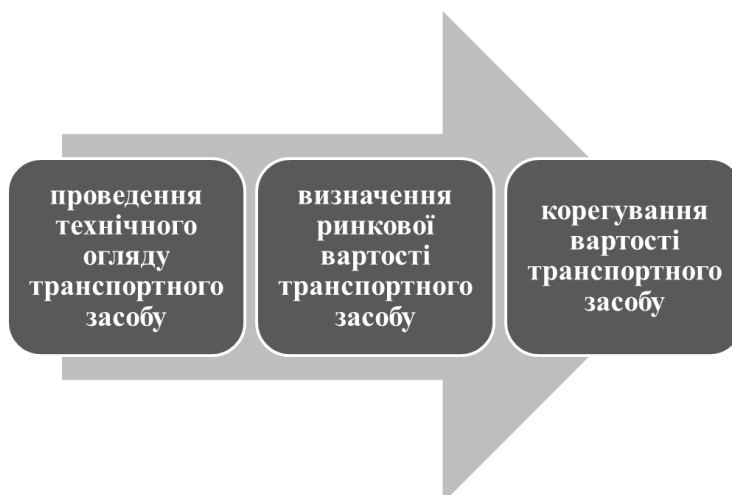


Рис. 1. Етапи проведення оцінки транспортних засобів

Таблиця 1

Ідентифікація дорожнього транспортного засобу

Критерії ідентифікації	Характеристика
Тип ДТЗ	Седан
Марка, модель, модифікація	Peugeot 405
Ідентифікаційний номер (VIN)	VF34BBDY270878523
Номер двигуна	Б/Н
Реєстраційний номер	27800СК
Робочий об'єм двигуна, см ³	1905
Рік випуску	1988
Свідоцтво про реєстрацію	ІХС № 403760 від 01.01.1988
Прийнята дата виготовлення	01.01.1988
Строк експлуатації, років	23,9
Технічний стан	Має пошкодження кузова, забруднення, пошкодження та потертості оббивки салону; автомобіль на ходу і його технічний стан відповідає строку експлуатації та пробігу
Комплектність	Базова
Додатково встановлене обладнання	Відсутнє
Відсутні складові	–
Показання одометра, км	420784

Тип, модель дорожнього транспортного засобу визначаються за міжнародним кодом виробника, за описовою частиною ідентифікаційного номера – VIN-коду та за реєстраційними документами країни-виробника. Визначення року виготовлення дорожнього транспортного засобу здійснюються на підставі даних його виробника, які зазначають в ідентифікаційному номері. При огляді досліджуваного автомобіля встановлена візуальна відповідність ідентифікаційного номера (VIN) і номера двигуна даним, зазначеним у реєстра-

ційних документах. Ідентифікаційному номеру «VF34BBDY270878523», з урахуванням моделі двигуна та даних реєстраційних документів, відповідає дорожній транспортний засіб Peugeot-405.

Робочий об'єм двигуна може бути встановлений одним з наступних способів: за відомими даними моделі двигуна, визначеними довідниками або за даними виробника двигуна; за умовним позначенням в ідентифікаційному номері автомобіля; розрахунковим методом, за вимірними величинами діаметра циліндра,

робочого ходу поршня та кількості циліндрів; безпосереднім вимірюванням об'єму робочої рідини або газу, що витискається. Об'єм двигуна, наданого на дослідження автомобіля Peugeot-405, визначали за результатами проведеного аналізу даних про модель двигуна, даних, які містяться в ідентифікаційному номері транспортного засобу і в свідоцтві про його реєстрацію.

Джерелом інформації про базову комплекtnість дорожнього транспортного засобу є дані його виробника, які зазначені у документах на придбання транспортного засобу. Укомплектованість автомобіля визначається за результатами його огляду, виходячи з фактично встановлених на ньому складових частин.

Відомо, що показання одометра підлягають коректуванню у випадку, якщо його лічильник має п'ятизначне значення, і при цьому розрахунковий пробіг, обумовлений шестизначним значенням, відрізняється від прийнятого більше, ніж на 50 тис. м. Якщо ж одометр технічно несправний, або установлений факт його заміни чи втручання в його показання, то для розрахунків приймається нормативний пробіг. При огляді Peugeot-405 установлено, що одометр має шестизначний лічильник. Його показання не викликають сумніву з погляду їхньої вірогідності та визначають величину фактичного пробігу.

Вибір бази оцінки визначається вимогами законодавчих і нормативних актів, метою оцінки та його особливостями. Зважаючи на те, що на практиці оцінку автомобілів здійснюють переважно із застосуванням бази оцінки, яка відповідає ринковій вартості, у даній роботі за базу оцінки також обрано ринкову вартість автомобіля.

Ринкова вартість дорожнього транспортного засобу визначається як вартість, за яку можливий його продаж на ринку подібних транспортних засобів на дату оцінки згідно з договором, який укладено між покупцем і продавцем, після проведення відповідного маркетингу за умови, що будь-яка із сторін діє зі знанням справи, усвідомлено, не примусово. Відповідно до принципів зміни вартості, а також попиту та пропозиції її значення зміню-

ється в часі та залежить від коливань ринкових цін на транспортний засіб і його складові.

В Україні оцінку транспортних засобів проводять відповідно до методики [2]. При цьому рекомендованим є використання порівняльного або комбінованого (витратно-порівняльного) методичних підходів. Вибір того чи іншого підходу потребує детального аналізу обставин проведення оцінки.

Порівняльний підхід ґрунтується на аналізі цін продажу (пропозиції) дорожнього транспортного засобу, ідентичних або аналогічних оцінюваному дорожньому транспортному засобу з відповідним коригуванням, що враховує відмінності між об'єктами порівняння та об'єктом оцінки. Для визначення вартості за порівняльним підходом використовуються статистично осереднені цінові дані дорожніх транспортних засобів, які були відчужені в Україні, і базуються на даних відкритого ринку дорожніх транспортних засобів, зведені у довідниках, до яких висунуто вимоги до науковості, об'єктивності, об'ємності інформації.

Найбільш широкого застосування набув метод порівняльного підходу, заснований на аналізі цін ідентичних дорожніх транспортних засобів. За цим методом вартість визначається на базі середньої ціни продажу (пропозиції) ідентичного транспортного засобу з відповідним строком експлуатації. Подальше коригування враховує різницю між пробігом, комплекtnістю, укомплектованістю, технічним станом об'єкта порівняння та об'єкта оцінки.

У разі неможливості визначення вартості дорожнього транспортного засобу з урахуванням цін ідентичних дорожніх транспортних засобів, доцільно використовувати метод, заснований на аналізі цін аналогічних транспортних засобів. За цим методом вартість дорожнього транспортного засобу визначається відповідно до цінових даних аналогічних транспортних засобів з належним або скоригованим строком експлуатації. Подальше коригування вартості відбувається аналогічно до попереднього методу.

Коригування, які застосовують у порівняльному підході, приймаються у вигляді коефіцієнта до середньої ціни дорожнього транспортного засобу або у вигляді грошової суми,

що додається або вираховується з цієї ціни, а також комбінування зазначених засобів. Коригування вартості через різницю в пробігу здійснюється коефіцієнтом коригування ринкової вартості транспортного засобу за величиною пробігу; через різницю технічного стану – відсотком додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості транспортного засобу залежно від умов догляду, зберігання та використання; через функціональний знос транспортного засобу – коефіцієнтом функціонального зносу; через особливості економічного стану в різних регіонах України та світу – коефіцієнтом ринку регіону та коефіцієнтом коригування вартості транспортного засобу в

країні придбання до його вартості в провідних країнах-експортерах.

У разі неможливості застосування порівняльного підходу, необхідно застосовувати комбінований витратно-порівняльний підхід, заснований на використанні інформації про вартість базового транспортного засобу з даними вартості обладнання та робіт з його монтажу. Такий підхід застосовують для визначення вартості автомобілів, що мають пошкодження чи розукомплектовані.

У разі визначення вартості дорожнього транспортного засобу використовують такі принципи оцінки (рис. 2): корисності, заміщення, попиту і пропозиції [4].

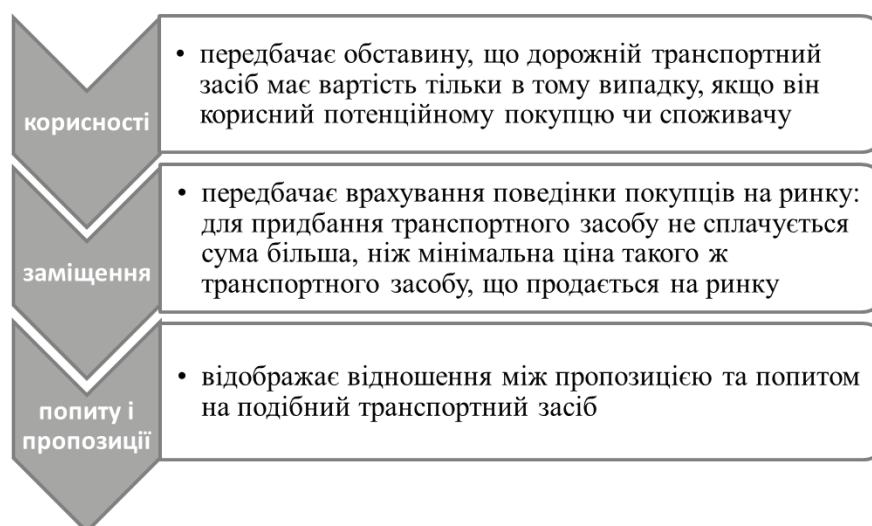


Рис. 2. Принципи оцінки дорожнього транспортного засобу

Визначення ринкової вартості автомобіля Peugeot-405 проведено з урахуванням його ідентифікаційних даних, установлених вище, та технічного стану. При визначенні ринкової вартості автомобіля Peugeot-405 використано порівняльний метод ф цінові дані, викладені у вітчизняній довідковій літературі. Розрахунки проведені на підставі цін на ідентичні транспортні засоби. В сукупності, вказані обставини дозволяють отримати достовірні значення вартості транспортного засобу, засновані на методах математичної статистики.

Коригування ринкової вартості дорожнього транспортного засобу здійснено із врахуван-

ням можливих відмінностей між параметрами об'єкта оцінки та довідковими даними (1) [3]:

$$C = C_{\text{сер}} (1 \pm (\Gamma_k / 100) \pm (D_z / 100)) \pm C_{\text{дод.}} \quad (1)$$

де Γ_k – коефіцієнт коригування середньої ринкової вартості за величиною пробігу (отримано з табличних значень) становить 0,00 %. Значення коефіцієнта приймається за різницею між фактичним середньорічним і нормативним пробігами, згідно з рекомендаціями, що наведені в довіднику, є джерелом цінової інформації про автомобілі;

D_3 – відсоток збільшення (зменшення) ринкової вартості транспортного засобу, що залежить від умов його обслуговування, зберігання, експлуатації, %;

$C_{\text{дод.}}$ – додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості транспортного засобу, виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складових, грн;

$C_{\text{сер.}}$ – середня ринкова ціна дорожнього транспортного засобу, грн.

Середня ринкова ціна транспортного засобу – величина, яка визначається статистичними методами і еквівалентна найбільш вірогідній вартості продажу, сукупності дорожнього транспортного засобу визначеної моделі з відповідним строком експлуатації на визначений момент часу, у конкретному регіоні чи місцевості з дотриманням вимог, що відповідають поняттю «ринкова вартість». Її розрахунок здійснено на базі середньої ціни продажу чи пропозиції ідентичного транспортного засобу (2):

$$C_{\text{сер.}} = C_{\text{д}} \cdot K + M = 32238 \cdot 1 + 0 = 32238 \text{ грн,} \quad (2)$$

де $C_{\text{д}}$ – середня в Україні ціна Peugeot-405, який був у використанні, з урахуванням строку експлуатації за інформацією з довідкової літератури (становить 32238 грн);

K – коефіцієнт ринку регіону для автомобіля даної моделі, становить «1»;

M – вартісний еквівалент суми податків під час митного оформлення, згідно з чинним законодавством, грн.

Оскільки в розрахунках використовується середня ринкова ціна автомобіля Peugeot-405 в Україні з урахуванням податків і зборів, то вартісний еквівалент суми податків під час митного оформлення в даному випадку не розраховують.

Значення відсоткового показника додаткового збільшення чи зменшення ринкової вартості транспортного засобу (D_3) визначали способом зіставлення фактичних даних про умови його експлуатації, обслуговування та зберігання. Зважаючи на те, що автомобіль

Peugeot-405 має сліди відновлення трьох деталей кузова, забруднення, пошкодження та потертості оббивки салону, то зниження його ринкової вартості становить 10,5 %.

Додаткове підвищення (зниження) вартості транспортного засобу, виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення та оновлення складових, розраховано в грошовому еквіваленті за (3):

$$C_{\text{дод.}} = C_{\text{В1}} + C_{\text{В2}} - C_{\text{ВР3}} - \text{ВТВ} = 0 \text{ грн,} \quad (3)$$

де $C_{\text{В1}}$ – величина збільшення вартості автомобіля у разі оновлення складових;

$C_{\text{В2}}$ – величина коригування вартості автомобіля залежно від комплектності;

$C_{\text{ВР3}}$ – вартість відновлювального ремонту;

ВТВ – втрата товарної вартості транспортного засобу, характеризує фізичний знос, який виникає у разі пошкодження автомобіля і відповідного ремонту, внаслідок передчасного погіршення товарного вигляду, а також внаслідок зниження міцності або довговічності окремих елементів, захисних властивостей покриттів або за допомогою використання для ремонту запасних частин, які побували в експлуатації чи в ремонті.

У результаті огляду автомобіля Peugeot-405 не встановлено і не вказано, що на досліджуваному транспортному засобі були замінені складові. Цей факт не впливає на коригування його вартості, а тому $C_{\text{В1}}$ Peugeot-405 приймається за нуль. $C_{\text{В2}}$ у даному випадку враховується в середню ціну автомобіля, $C_{\text{ВР3}}$ і ВТВ теж становлять 0 грн. Зважаючи на вищевказане, зазначимо, що $C_{\text{дод}}$ для досліджуваного транспортного засобу не нараховується. Тобто, враховуючи одержані дані, ринкова вартість автомобіля Peugeot-405 після корегування становить 28853 грн.

Висновки даного експертного дослідження є достовірними за таких умов:

- ідентифікаційний номер кузова автомобіля і номер двигуна, які містять інформацію, необхідну для ідентифікації транспортного засобу, а також дані свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу є достовірними;

- показання одометра автомобіля Peugeot-405 відповідають дійсному його пробігу, одометр не піддавався впливу з метою фальсифікації його показників;

- дані про умови експлуатації транспортного засобу, що представлені для дослідження, наявність або відсутність аварійних чи інших ушкоджень до дати його оцінки, та інші дані, що використовують у розрахунках дослідження, – достовірні.

Отже, підсумуємо вищезазначене.

Узагальнено матеріал щодо діючої практики проведення оцінки транспортних засобів іноземного виробництва, які були у використанні, та поглиблено окремі теоретичні аспекти стосовно принципів визначення ринкової вартості та послідовності оцінки автомобілів марки Peugeot.

Встановлено, що при проведенні оцінки дорожніх транспортних засобів іноземного виробництва, які були у використанні, найбільш оптимальним є порівняльний методичний підхід.

За результатами проведеної оцінки дорожнього транспортного засобу встановлено ринкову вартість автомобіля Peugeot-405, державний реєстраційний номер 27-800СК, яка становила 28853 грн.

ЛІТЕРАТУРА

1. Пахомова І. В. Судова експертиза транспортних засобів іноземного виробництва / І. В. Пахомова // Формування механізмів управління якістю та підвищення конкурентоспроможності підприємств : матеріали II міжнар. наук.-практ. конф. студ., аспір. і молодих вчених, 30 берез. 2011 : в 2 т. – Д. : Вид-во ДУЕП імені Альфреда Нобеля, 2011. – Т. 2. – С. 91–93.
2. Товарознавча експертиза та оцінка дорожніх транспортних засобів : затвердж. Міністром України від 24 лист. 2003 р. № 142/5/2092. – К. : МЮУ, 2003. – 20 с. – (Нормативний документ Міністра України. Методика).
3. Бюллетень автотовароведа: Периодический справочник. – Д. : ДНИИСЭ, ИВЦ СЭУ. – 2010. – № 55. – 55 с.
4. Загальні принципи оцінки майна та майнових прав : затвердж. КМУ від 10 вер. 2003 р. № 1440. – К. : КМУ, 2003 р. – 9 с. – (Нормативний документ КМУ. Положення).
5. Про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень : Інструкція, затвердж. Міністром України від 08.08.1998 р. № 53/5. – К. : МЮУ, 1998. – 15 с. – (Нормативний документ Міністра України).

УДК 677.016.1/6

ДОСЛІДЖЕННЯ НОВИХ МЕТОДІВ ВИБІЛЮВАННЯ ЛЛЯНИХ ТКАНИН

А. Д. Кобищан

Тенденції світового ринку останніх років демонструють стійке зростання попиту споживачів на тканини з натуральних волокон, у тому числі й лляних, які характеризуються комплексом унікальних властивостей: гігієнічність і комфортність, міцність і довговічність, неповторна естетичність і екологічність. Отже, лляна промисловість, у тому числі й вітчизняна, має тверді перспективи для збільшення обсягів виробництва.

Але, сучасні екологічні умови та забруднення навколишнього середовища вимагають створення екологічно чистого асортименту текстильних виробів, і лише така продукція стане конкурентоспроможною на міжнародних ринках. Проблема полягає в тому, що вітчизняні лляні тканини значно поступаються аналогічним матеріалам закордонного виробництва в питаннях відповідності екологічним стандартам якості. Це значно знижує їхню