



**ООО «ЦЕНТР СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ»**  
454048, г. Челябинск, ул. Яблочкина, д. 3, пом. 1, кб. 2  
8 (800) 550-10-92 | www.cse7.ru | e-mail: expertall@mail.ru  
ОГРН 1117447014354 ИНН 7447197991 КПП 745101001  
р/с 40702810938130000049 в Филиале «Екатеринбургский» АО  
«АЛЬФАБАНК» г. Екатеринбург, БИК 046577964, к/с 30101810100000000964

---

Утверждаю  
ООО «Центр Судебной Экспертизы»  
\_\_\_\_\_ Апанасенко А. В.  
20.04.2022 года

**ОТЧЕТ ОБ ОЦЕНКЕ № [REDACTED]**  
**рыночной стоимости колесного транспортного средства**

**Объект оценки:** колесное транспортное средство Mazda CX-5, регистрационный знак: [REDACTED]

**Дата определения стоимости объекта оценки:** 20.04.2022 г.

**Дата составления отчета об оценке:** 20.04.2022 г.

**Заказчик:**  
[REDACTED]

**Исполнитель:**  
ООО «Центр Судебной Экспертизы»



## Содержание

|   |    |
|---|----|
| Задание на оценку .....   | 3  |
| Применяемые стандарты оценки.....   | 3  |
| Принятые при проведении оценки объекта оценки допущения .....                               | 4  |
| Сведения о заказчике оценки, об оценщике, организации и привлеченных специалистах .....     | 5  |
| Основные факты и выводы .....   | 7  |
| Описание объекта оценки .....   | 8  |
| Анализ рынка .....  | 8  |
| Описание процесса оценки объекта оценки.....  | 17 |
| Определение стоимости объекта оценки с применением метода доходного подхода .....           | 19 |
| Определение стоимости объекта оценки с применением метода затратного подхода.....           | 20 |
| Определение стоимости объекта оценки с применением метода сравнительного подхода .....      | 21 |
| Согласование результатов об определении рыночной стоимости.....                             | 22 |
| Нормативное, методическое и другое обеспечение, используемое при проведении экспертизы..... | 23 |
| ПРИЛОЖЕНИЯ .....  | 24 |



Задание на оценку

1. Объект оценки:

|  |                    |
|--|--------------------|
| 1.1. Колесное транспортное средство (марка/модель) | Мазда CX-5         |
| 1.2. Тип ТС  | ЛЕГКОВОЙ УНИВЕРСАЛ |
| 1.3. Дата выпуска                                  | ■                  |
| 1.4. Регистрационный знак                          | н/д                |
| 1.5. Свидетельство о регистрации / ПТС             | н/д /              |
| 1.6. Номер кузова / шасси (рамы)                   | ■ / -              |
| 1.7. VIN-номер                                     | ■                  |
| 1.8. Пробег, км.                                   | -                  |

2. **Права на объект оценки, учитываемые при определении стоимости Объекта оценки:** в собственности, принадлежит: ■.
3. **Цель оценки:** определение стоимости объекта оценки.
4. **Предполагаемое использование результатов оценки:** для предоставления по месту
5. **Вид стоимости:** Рыночная стоимость.
6. **Дата оценки:** 20.04.2022 г.
7. **Допущения, на которых должна основываться оценка:** в пределах действующего законодательства об оценочной деятельности.
8. **Степень детализации работ по осмотру:** без проведения осмотра.

Применяемые стандарты оценки

1. Федеральный закон от 29.07.1998 N 135-ФЗ "Об оценочной деятельности в Российской Федерации";
2. Приказ Минэкономразвития России от 20.05.2015 N 297 "Об утверждении Федерального стандарта оценки "Общие понятия оценки, подходы и требования к проведению оценки (ФСО N 1)";
3. Приказ Минэкономразвития России от 20.05.2015 N 298 "Об утверждении Федерального стандарта оценки "Цель оценки и виды стоимости (ФСО N 2)";
4. Приказ Минэкономразвития России от 20.05.2015 N 299 (ред. от 06.12.2016) "Об утверждении Федерального стандарта оценки "Требования к отчету об оценке (ФСО N 3)";
5. Приказ Минэкономразвития России от 01.06.2015 N 328 "Об утверждении Федерального стандарта оценки "Оценка стоимости машин и оборудования (ФСО N 10)";
6. Стандарты и правила оценочной деятельности ассоциации «Межрегиональный Союз Оценщиков».



### Принятые при проведении оценки объекта оценки допущения

1. Настоящий отчет достоверен лишь в полном объеме и лишь для указанных в нем целей.
2. В процессе подготовки настоящего Отчета, Оценщик исходил из достоверности правоустанавливающих документов на объект оценки.
3. Оценщик не несет ответственности за юридическое описание права оцениваемой собственности или за вопросы, связанные с рассмотрением прав собственности. Право оцениваемой собственности считается достоверным. Оцениваемая собственность считается свободной от каких-либо претензий или ограничений, кроме оговоренных в Отчете.
4. От Оценщика не требуется появляться в суде или свидетельствовать иным образом по поводу составленного Отчета или оцененного имущества, кроме как на основании отдельного договора с Заказчиком или официального вызова суда.
5. При проведении оценки предполагалось отсутствие каких-либо скрытых факторов, влияющих на стоимость оцениваемого имущества. На Оценщике не лежит ответственность по обнаружению (или в случае обнаружения) подобных факторов.
6. Исходные данные, использованные Оценщиком при подготовке Отчета, были получены из надежных источников и считаются достоверными. Тем не менее, Оценщик не может гарантировать их абсолютную точность, поэтому там, где возможно, делаются ссылки на источник информации.
7. Ни Заказчик, ни Оценщик не может использовать Отчет (или любую его часть) иначе, чем это предусмотрено договором об оценке.
8. Для выполнения работ по оценке Заказчиком могла быть предоставлена информация (документы), являющаяся конфиденциальной. Оценщик считает, что данная информация получена Заказчиком правомерным образом и передана Оценщику с согласия собственника (владельца) этой информации. Возможные претензии третьих лиц об использовании конфиденциальной информации не могут быть предъявлены Оценщику.
9. Мнение Оценщика относительно стоимости действительно только на дату оценки. Оценщик не принимает на себя ответственность за последующие изменения социальных, экономических, юридических и природных условий, которые могут повлиять на стоимость оцениваемого имущества.
10. Отчет об оценке содержит профессиональное мнение Оценщика относительно наиболее вероятной стоимости оцениваемого имущества и не является гарантией того, что оно перейдет из рук в руки по цене, равной указанной в Отчете стоимости.
11. Точность оценки стоимости в отношении ТС характеризуется величиной ошибки, определяемой как разность между величиной оценки стоимости, рассчитанной по данным выборочного статистического наблюдения стоимости на товарном рынке ТС, и величиной оценки стоимости, рассчитанной по результатам статистического наблюдения стоимости в генеральной совокупности на товарном рынке ТС, т.е. совокупности всех единиц статистического наблюдения, которые объективно были в месте наблюдения и во время периода наблюдения. Рекомендуемая величина интервала оценки стоимости в отношении колесного транспортного средства не должна превышать  $\pm 20\%$  от величины оценки.
12. ТС недоступно для осмотра.
13. Результаты расчета рыночной стоимости транспортного средства действительны для условий товарных рынков транспортных средств в Уральском экономическом районе.

**Сведения о заказчике оценки, об оценщике, организации и привлеченных специалистах****1. Сведения о Заказчике:**

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>Заказчик</b> |  |
|-----------------|--|

**2. Сведения об оценщике, организации, а также о привлекаемых специалистах:**

| <b>Сведения об Исполнителе</b>   |   |
|--|---|
| <b>Полное наименование</b>   | Общество с ограниченной ответственностью «Центр Судебной Экспертизы»  |
| <b>ОГРН</b>  | 1117447014354   |
| <b>ИНН</b>   | 7447197991  |
| <b>Адрес регистрации</b>   | 454048, г. Челябинск, ул. Яблочкина, д. 3, пом. 1, каб. 2   |
| <b>Адрес для корреспонденции</b>   | 454014, г. Челябинск, ул. Ворошилова, д. 35, оф. 3-1  |
| <b>Банковские реквизиты</b>  | р/с 40702810938130000049 в банке: ФИЛИАЛ "ЕКАТЕРИНБУРГСКИЙ" АО "АЛЬФА-БАНК", к/с 30101810100000000964, БИК 046577964  |
| <b>Контактные телефоны</b>   | тел.: +7 (800) 550-10-92  |
| <b>Сведения о страховании ответственности юридического лица</b>                                | полис №433-747-084843/21 сроком действия с 29.09.2021 по 28.09.2022 г., СПАО «Ингосстрах» на сумму 50 000 000 рублей.   |
| <b>Сведения о независимости юридического лица, с которым оценщик заключил трудовой договор</b> | ООО «Центр Судебной Экспертизы» подтверждает полное соблюдение принципов независимости, установленных ст. 16 Федерального закона от 29.07.1998 N 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» (в действующей редакции).<br>ООО «Центр Судебной Экспертизы» подтверждает, что не имеет имущественного интереса в объекте оценки и (или) не является аффилированным лицом заказчика.<br>Размер денежного вознаграждения за проведение оценки объекта оценки не зависит от итоговой величины стоимости объекта оценки, указанной в настоящем отчете об оценке |
| <b>Сведения об оценщике</b>  |   |
| <b>Ф.И.О.</b>  | Апанасенко Андрей Владимирович  |
| <b>Местонахождение оценщика</b>  | 454014, г. Челябинск, ул. Ворошилова, д. 35, оф. 3-1  |
| <b>Номер контактного телефона</b>  | тел.: +7 (800) 550-10-92  |
| <b>Почтовый адрес</b>  | 454014, г. Челябинск, ул. Ворошилова, д. 35, оф. 3-1  |
| <b>Адрес электронной почты</b>   | expertall@mail.ru   |
| <b>Документ, удостоверяющий личность</b>   | Паспорт гражданина РФ серии 7514, №612144, выдан 10.04.2015г. Отделом УФМС России по Челябинской области в Курчатовском районе г. Челябинска, код подразделения 740-053   |
| <b>Сведения о членстве в саморегулируемой организации оценщиков</b>                            | Саморегулируемая организация Ассоциация "Межрегиональный союз оценщиков". Свидетельство №677 о членстве в НП «МСО» от 29.03.2010 г.   |
| <b>Сведения об</b>   | Высшее техническое, окончил Московский автомобильно-дорожный  |



|  |   |
|--|---|
| <b>образование</b>   | институт (ГТУ), квалификация – инженер по организации и управлению на транспорте, специальность – «Организация и безопасность движения». Стаж работы с 2006 года.   |
| <b>Сведения о получении профессионального образования в области оценочной деятельности</b> | Диплом о проф. переподготовке ПП-I № 550902 от 17.06.2009г., выдан ГОУВПО "Челябинский государственный университет"   |
| <b>Сведения о квалификационном аттестате оценщика</b>                                      | Квалификационный аттестат в области оценочной деятельности по направлению оценочной деятельности «Оценка движимого имущества» №021173-2 сроком действия с 11.06.2021 по 11.06.2024 г.   |
| <b>Сведения о страховании гражданской ответственности</b>                                  | Полис гражданской ответственности при осуществлении профессиональной деятельности оценщика № 433-747-062701/21 сроком действия с 01.08.2021 г. по 31.07.2022 г., СПАО «Ингосстрах» на сумму 5 000 000 рублей  |
| <b>Стаж работы в оценочной деятельности, в годах</b>                                       | 12  |
| <b>Сведения о независимости оценщика:</b>  | <p>Настоящим оценщик Апанасенко Андрей Владимирович подтверждает полное соблюдение принципов независимости, установленных ст. 16 Федерального закона от 29.07.1998 N 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации», при осуществлении оценочной деятельности и составлении настоящего заключения.</p> <p>Оценщик Апанасенко Андрей Владимирович не является учредителем, собственником, акционером, должностным лицом или работником юридического лица - заказчика, лицом, имеющим имущественный интерес в объекте исследования. Оценщик не состоит с указанными лицами в близком родстве или свойстве.</p> <p>Оценщик Апанасенко Андрей Владимирович не имеет в отношении объекта исследования вещных или обязательственных прав вне договора и не является участником (членом) или кредитором юридического лица – заказчика, равно как и заказчик не является кредитором или страховщиком оценщика.</p> <p>Размер оплаты оценщику за проведение оценки объекта оценки не зависит от итоговой величины стоимости объекта оценки, указанной в настоящем отчете об оценке.</p> |
| <b>Сведения о привлекаемых специалистах</b>  |   |
| Не привлекались.   |   |



Основные факты и выводы

1. Объект оценки:

|  |                    |
|--|--------------------|
| 1.1. Колесное транспортное средство (марка/модель) | Мазда CX-5         |
| 1.2. Тип ТС  | ЛЕГКОВОЙ УНИВЕРСАЛ |
| 1.3. Дата выпуска                                  | ■                  |
| 1.4. Регистрационный знак                          | н/д                |
| 1.5. Свидетельство о регистрации / ПТС             | н/д /              |
| 1.6. Номер кузова / шасси (рамы)                   | ■ / -              |
| 1.7. VIN-номер                                     | ■                  |
| 1.8. Пробег, км.                                   | -                  |

2. Заказчик: ■.
3. Правообладатель оцениваемого имущества: ■.
4. Дата осмотра: осмотр не проводился.
5. Дата оценки: 20.04.2022 г.
6. Дата составления отчета: 20.04.2022 г.
7. Основание для проведения оценки: Договор № ■ от 18.04.2022 г.
8. Ограничения и пределы применения полученной итоговой стоимости: итоговая стоимость может быть применена только для реализации предполагаемого использования результатов оценки с учетом допущений, принятых при проведении оценки.
9. Результаты оценки, полученные при применении различных подходов к оценке:

| Доходный      | Затратный     | Сравнительный |
|---------------|---------------|---------------|
| Не применялся | Не применялся | 2 589 700,00  |

Итоговая величина рыночной стоимости объекта оценки составляет:

2 589 700,00 руб. (Два миллиона пятьсот восемьдесят девять тысяч семьсот рублей 00 копеек)

Оценщик \_\_\_\_\_

Апанасенко Андрей Владимирович

Директор \_\_\_\_\_

Апанасенко Андрей Владимирович



Описание объекта оценки

|  |                    |
|--|--------------------|
| 1.1. Колесное транспортное средство (марка/модель) | Мазда CX-5         |
| 1.2. Тип ТС  | ЛЕГКОВОЙ УНИВЕРСАЛ |
| 1.3. Дата выпуска                                  | ■                  |
| 1.4. Регистрационный знак                          | н/д                |
| 1.5. Свидетельство о регистрации / ПТС             | н/д /              |
| 1.6. Номер кузова / шасси (рамы)                   | ■ / -              |
| 1.7. VIN-номер                                     | ■                  |
| 1.8. Пробег, км.                                   | -                  |

Источники данных приведены в приложении, которое является неотъемлемой частью настоящего отчета.

Анализ рынка

Средняя цена подержанного легкового автомобиля в январе 2022 года составила 1 млн 049 тысяч рублей. Таким образом, по данным агентства «АВТОСТАТ», этот показатель впервые преодолел 1-миллионную отметку.

Цены на автомобили с пробегом в нашей стране растут уже более года – с сентября 2020-го. Помимо инфляционной составляющей, рост цен на вторичном рынке подстегивается за счет нехватки новых машин у дилеров, вызванной глобальным дефицитом полупроводников. На фоне этого россияне активнее мониторят рынок автомобилей с пробегом: растет спрос – растут и цены.

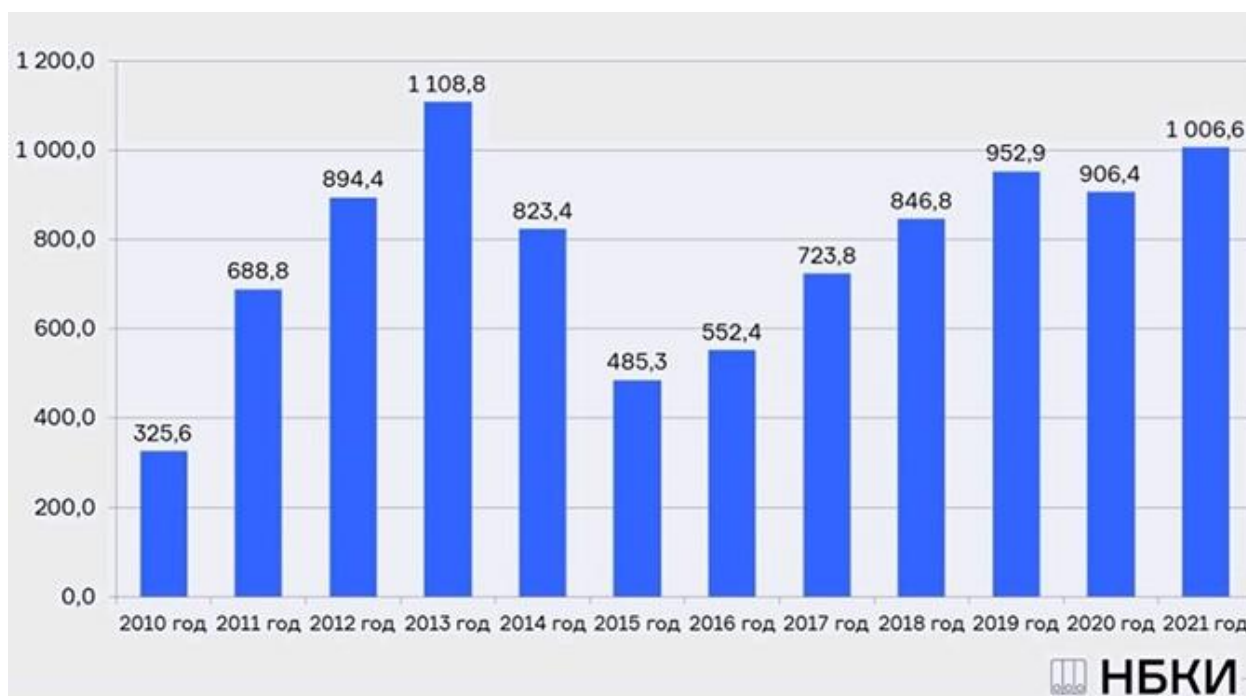
Так, по отношению к декабрю 2021 года подержанные легковые автомобили подорожали в среднем на 8%, или 79 тысяч рублей. А если сравнивать их с показателем января 2021-го (688 тыс. руб.), то с тех пор средняя цена б/у машин выросла на 52%, или 361 тысячу. Иными словами, за год автомобили с пробегом в России стали дороже в 1,5 раза.

Источник: <https://www.autostat.ru/news/50474/> © Автостат.

По информации 4 000 кредиторов, передающих сведения в Национальное бюро кредитных историй (НБКИ), по итогам 2021 года было выдано 1 006,6 тыс. автокредитов (на новые автомобили и автомобили с пробегом) или на 11,1% больше по сравнению с предыдущим годом (в 2020 году – 906,4 тыс. единиц) (Диаграмма 1).



Диаграмма 1. ДИНАМИКА ВЫДАЧИ АВТОКРЕДИТОВ, тыс. шт.



Количество выданных в 2021 году кредитов на покупку автомобилей стало вторым за всю историю наблюдений за сегментом автокредитования. Больше автокредитов было предоставлено банками только в 2013 году – 1 108,8 тыс. штук. При этом, как НБКИ отмечало ранее, во второй половине минувшего года в автокредитовании наметился некоторый спад – число выданных автокредитов снижалось четыре месяца подряд (с сентября по декабрь 2021 года).

В 2021 году самое большое количество выданных автокредитов в регионах РФ было отмечено в Москве (83,3 тыс. шт.), Московской области (64,2 тыс. шт.), Санкт-Петербурге (59 тыс. шт.), а также в Краснодарском крае (47 тыс. шт.) и Татарстане (44,5 тыс. шт.). В то же время сильнее всего выдача автокредитов в 2021 году (среди 30 регионов-лидеров по количеству выданных автокредитов) по сравнению с 2020 годом выросла в Краснодарском крае (+42,9%), Иркутской области (+40,3%), Красноярском (+32%) и Ставропольском (+31%) краях, а также в Московской области (+24,5%). С другой стороны, в ряде регионов выдача, снизилась, в том числе, в Кемеровской (-19,6%) и Самарской (-4,5%) областях, а также в Татарстане (-3,5%) и Башкортостане (-0,7%). В Москве и Санкт-Петербурге количество выданных кредитов на покупку автомобилей в 2021 году увеличилось на 23,1% и 15% соответственно (Таблица 1).

Таблица 1. ДИНАМИКА ВЫДАЧИ АВТОКРЕДИТОВ (на новые автомобили и автомобили с пробегом) В РЕГИОНАХ РФ В 2021 ГОДУ В СРАВНЕНИИ С 2020 ГОДОМ (среди 30 регионов-лидеров по объемам данного вида розничного кредитования)



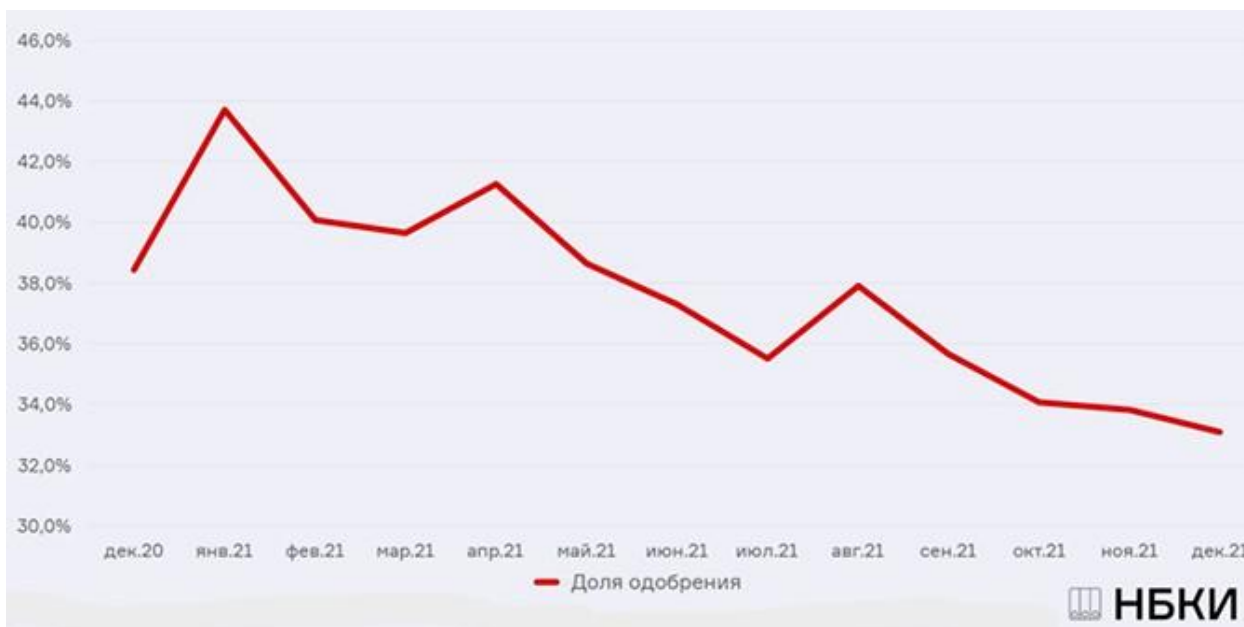
| №.  | регион                      | 2020, шт. | 2021, шт. | 21/20, % |
|-----|-----------------------------|-----------|-----------|----------|
| 1.  | Москва                      | 67 668    | 83 288    | 23,1%    |
| 2.  | Московская область          | 51 558    | 64 193    | 24,5%    |
| 3.  | Санкт-Петербург             | 51 260    | 58 961    | 15,0%    |
| 4.  | Краснодарский край          | 32 927    | 47 048    | 42,9%    |
| 5.  | Татарстан                   | 44 791    | 44 492    | -0,7%    |
| 6.  | Башкортостан                | 39 945    | 38 559    | -3,5%    |
| 7.  | Свердловская область        | 34 062    | 34 785    | 2,1%     |
| 8.  | Челябинская область         | 32 444    | 34 332    | 5,8%     |
| 9.  | Ростовская область          | 24 674    | 28 981    | 17,5%    |
| 10. | Нижегородская область       | 26 080    | 27 104    | 3,9%     |
| 11. | Самарская область           | 26 503    | 25 315    | -4,5%    |
| 12. | Пермский край               | 23 427    | 24 055    | 2,7%     |
| 13. | Ставропольский край         | 14 575    | 19 094    | 31,0%    |
| 14. | Волгоградская область       | 17 165    | 18 860    | 9,9%     |
| 15. | Воронежская область         | 16 422    | 18 524    | 12,8%    |
| 16. | Ленинградская область       | 15 477    | 17 859    | 15,4%    |
| 17. | Кемеровская область         | 20 722    | 16 656    | -19,6%   |
| 18. | Ханты-Мансийский АО (Югра)  | 14 725    | 16 512    | 12,1%    |
| 19. | Саратовская область         | 14 337    | 15 769    | 10,0%    |
| 20. | Оренбургская область        | 14 825    | 15 115    | 2,0%     |
| 21. | Удмуртия                    | 14 739    | 14 823    | 0,6%     |
| 22. | Новосибирская область       | 12 133    | 14 494    | 19,5%    |
| 23. | Красноярский край           | 10 925    | 14 416    | 32,0%    |
| 24. | Тульская область            | 11 235    | 13 197    | 17,5%    |
| 25. | Омская область              | 9 313     | 11 025    | 18,4%    |
| 26. | Тюменская (без ХМАО и ЯНАО) | 10 087    | 11 008    | 9,1%     |
| 27. | Иркутская область           | 7 662     | 10 750    | 40,3%    |
| 28. | Ульяновская область         | 9 410     | 9 783     | 4,0%     |
| 29. | Калужская область           | 7 761     | 9 599     | 23,7%    |
| 30. | Белгородская область        | 8 656     | 9 579     | 10,7%    |

Стоит отметить, что спрос на автокредиты в 2021 году серьезно вырос по сравнению с 2020 годом. В минувшем году граждане подали 7,46 млн заявок на кредит на покупку автомобиля. Это на 29,2% больше, чем в предыдущем году (в 2020 году – 5,77 млн заявок). Что касается среднего уровня одобрения заявок на автокредиты, то в 2021 году он составил 37,3%, снизившись на 0,7 процентного пункта (п.п.) по сравнению с 2020 годом (38%). При этом в течение практически всего 2021 года уровень одобрения заявок на автокредиты снижался. Так,



если в январе прошлого года банки одобряли 43,7% всех заявок на автокредиты, то в декабре 2021 года – всего 33,1% (Диаграмма 2).

Диаграмма 2. ДИНАМИКА УРОВНЯ ОДОБРЕНИЯ В АВТОКРЕДИТОВАНИИ, %



В 2021 году доля автокредитов с просроченной задолженностью свыше 30 дней от общего количества действующих кредитов данного типа постоянно снижалась. Так, в декабре минувшего года она составила 6,5%, сократившись за год на 1,2 процентного пункта (п.п.) (в декабре 2020 года – 7,7%) (Диаграмма 3).

Диаграмма 3. ДИНАМИКА ДОЛИ АВТОКРЕДИТОВ С ПРОСРОЧЕННОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ СВЫШЕ 30 ДНЕЙ, %

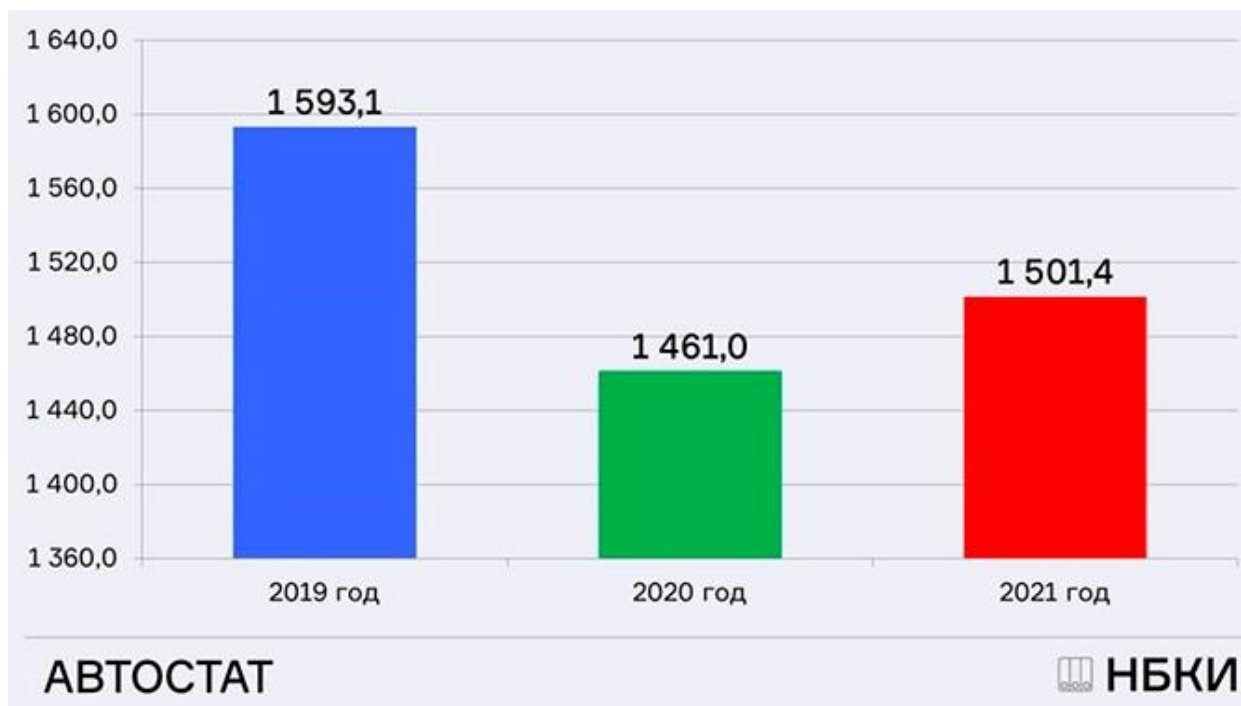


Также необходимо отметить, что согласно исследованию аналитического агентства «АВТОСТАТ» (на основе данных АО «Электронный паспорт»), объем рынка новых легковых



автомобилей в 2021 году вырос на 2,8% по сравнению с предыдущим годом, и составил 1 501,4 тыс. единиц (в 2020 году – 1 461 тыс. шт.) (Диаграмма 4).

Диаграмма 4. ДИНАМИКА АВТОРЫНКА, тыс. шт.



«В целом, в прошлом году и спрос на автокредиты, и их выдача были на довольно высоком уровне, - отмечает директор по маркетингу НБКИ Алексей Волков. – При этом во второй половине года было отмечено некоторое сокращение выдачи автокредитов при одновременном снижении доли одобрений по заявкам на них и росте среднего чека по автокредитам. Это было обусловлено продолжающимся дефицитом новых автомобилей, окончанием еще в первой половине года госпрограммы льготного автокредитования, а также все более консервативной кредитной политикой банков.

Вместе с тем, бурно развивается кредитование на рынке подержанных автомобилей, что, в целом, можно считать положительным фактором как для сегмента автокредитования, так и для всей автомобильной отрасли. Дефицит рано или поздно закончится, а кредитование на покупку б/у автомобилей останется, и будет развиваться. При этом для сегмента автокредитов (на приобретение как новых, так и подержанных авто) все большую роль играет Персональный кредитный рейтинг (ПКР), от уровня которого напрямую зависит решение о выдаче автокредита и его условия». «В 2021 году и покупки автомобилей, и выдачи автокредитов продемонстрировали рост по отношению к показателям 2020 года, – говорит исполнительный директор агентства «АВТОСТАТ» Сергей Удалов. – При этом авторынок вернулся к росту после двух лет падения. Более того, если бы не те проблемы, с которыми он столкнулся в прошлом году (глобальный дефицит полупроводников и последовавший резкий рост цен), авторынок вырос бы не на 3%, а заметно сильнее. Тогда и кредитов на покупку автомобилей могло быть выдано больше, чем оказалось по факту. Что касается выданных автокредитов, то их количество увеличилось в основном за счет автомобилей с пробегом. В то же время дилеры были заинтересованы в том, чтобы продавать больше машин в кредит для увеличения своих доходов. Из-за этого выросло количество досрочных погашений».

Более подробная информация о состоянии рынка новых легковых автомобилей в ряде российских регионов содержится в Таблице 2.



Таблица 2. ДИНАМИКА ПОКУПОК НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РЕГИОНАХ РФ (среди 30 регионов-лидеров по объемам рынка\*) В 2021 ГОДУ ПО СРАВНЕНИЮ С 2020 ГОДОМ

| №.  | регион                     | 2020, шт. | 2021, шт. | 21/20, % |
|-----|----------------------------|-----------|-----------|----------|
| 1.  | Москва                     | 198 795   | 218 999   | 10,2     |
| 2.  | Московская область         | 116 526   | 134 874   | 15,7     |
| 3.  | Санкт-Петербург            | 101 000   | 105 087   | 4,0      |
| 4.  | Краснодарский край         | 56 874    | 68 522    | 20,5     |
| 5.  | Татарстан                  | 64 552    | 60 028    | -7,0     |
| 6.  | Башкортостан               | 52 715    | 47 416    | -10,1    |
| 7.  | Свердловская область       | 48 741    | 44 248    | -9,2     |
| 8.  | Самарская область          | 48 099    | 44 082    | -8,4     |
| 9.  | Челябинская область        | 40 982    | 38 941    | -5,0     |
| 10. | Ростовская область         | 37 878    | 38 597    | 1,9      |
| 11. | Нижегородская область      | 35 355    | 35 054    | -0,9     |
| 12. | Пермский край              | 29 643    | 28 303    | -4,5     |
| 13. | Воронежская область        | 25 629    | 24 780    | -3,3     |
| 14. | Ставропольский край        | 23 182    | 24 714    | 6,6      |
| 15. | Ханты-Мансийский АО (Югра) | 24 869    | 23 754    | -4,5     |
| 16. | Волгоградская область      | 24 414    | 22 224    | -9,0     |
| 17. | Саратовская область        | 22 229    | 20 996    | -5,5     |
| 18. | Кемеровская область        | 21 158    | 19 784    | -6,5     |
| 19. | Новосибирская область      | 18 358    | 19 607    | 6,8      |
| 20. | Оренбургская область       | 22 286    | 19 488    | -12,6    |
| 21. | Красноярский край          | 18 095    | 18 330    | 1,3      |
| 22. | Тюменская область          | 17 094    | 17 366    | 1,6      |
| 23. | Удмуртия                   | 17 952    | 16 592    | -7,6     |
| 24. | Белгородская область       | 15 983    | 16 014    | 0,2      |
| 25. | Тульская область           | 15 249    | 15 523    | 1,8      |
| 26. | Ленинградская область      | 14 651    | 14 781    | 0,9      |
| 27. | Вологодская область        | 13 528    | 13 334    | -1,4     |
| 28. | Иркутская область          | 12 346    | 13 270    | 7,5      |
| 29. | Рязанская область          | 13 063    | 12 790    | -2,1     |
| 30. | Омская область             | 11 960    | 11 945    | -0,1     |

Источник: <https://www.autostat.ru/press-releases/50497/> © Автостат.



Аналитическое агентство «АВТОСТАТ» совместно с АО «Электронный паспорт» провели исследование российского рынка новых легковых автомобилей по итогам 2021 года. Результаты исследования показывают, что в минувшем году жители нашей страны купили 1,5 млн новых легковых машин, что почти на 3% больше, чем в 2020 году.

Таким образом, несмотря на те проблемы, с которыми столкнулся рынок в прошлом году (глобальный дефицит полупроводников и резкий рост цен на автомобили), после двух лет падения (в 2019 и 2020 годах) ему удалось продемонстрировать положительную динамику. Более того, эксперты агентства «АВТОСТАТ» уверены: если бы не эти проблемы, российский рынок мог показать еще больший рост.

«Практически весь год автомобилей на рынке не хватало. Если бы не дефицит машин, реальный рост рынка был бы в районе 15%, а если бы розничные цены были ближе к рекомендованным – общий объем купленных автомобилей мог превысить 1,8 млн единиц. К сожалению, тренд на дефицит автомобилей продолжится и в 2022 году», - отмечает директор агентства Сергей Целиков.

Первая четверка марочного рейтинга российского авторынка в 2021 году осталась без изменений (см. таблицу 1). Так, LADA сохраняет безоговорочное лидерство в сегменте легковых машин. Показав рост выше рынка (+6,5%), отечественному бренду удалось даже нарастить свою долю до 22,3%.

Следом идут корейские Kia и Hyundai, которые, напротив, показали небольшое падение (в районе 2%) и сократили долю. Отметку в 100 тысяч реализованных за год машин преодолела и французская марка Renault, которая смогла немного увеличить свой прежний результат (+1,2%). А вот немецкий Volkswagen вылетел из пятерки лидеров 2020 года, показав самое сильное падение (-16,5%) среди представленных брендов и опустившись на седьмую позицию.

Особо стоит отметить резкий взлет китайской марки Chery, объем рынка которой вырос более чем втрое, обеспечив ей попадание в ТОП-10 российского рынка. Отдельного внимания также заслуживают еще два бренда: Toyota, попавшая в первую пятерку по итогам 2021 года, и BMW, сохранивший лидерство в премиум-сегменте.

Таблица 1. ТОП-10 МАРОК ПО ОБЪЕМУ РЫНКА НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В 2021 ГОДУ (шт.)

| No. | марка      | 2021      | 2020      | 21/20, % | доля'21, % | доля'20, % | ИЗМ. доли, п.п. |
|-----|------------|-----------|-----------|----------|------------|------------|-----------------|
| 1.  | LADA       | 334 451   | 314 178   | +6,5     | 22,3       | 21,5       | 0,8             |
| 2.  | Kia        | 196 813   | 200 591   | -1,9     | 13,1       | 13,7       | -0,6            |
| 3.  | Hyundai    | 157 198   | 160 394   | -2,0     | 10,5       | 11,0       | -0,5            |
| 4.  | Renault    | 129 370   | 127 808   | +1,2     | 8,6        | 8,7        | -0,1            |
| 5.  | Toyota     | 94 545    | 89 260    | +5,9     | 6,3        | 6,1        | 0,2             |
| 6.  | Skoda      | 87 311    | 90 327    | -3,3     | 5,8        | 6,2        | -0,4            |
| 7.  | Volkswagen | 85 291    | 102 150   | -16,5    | 5,7        | 7,0        | -1,3            |
| 8.  | Nissan     | 48 634    | 57 199    | -15,0    | 3,2        | 3,9        | -0,7            |
| 9.  | BMW        | 46 314    | 42 840    | +8,1     | 3,1        | 2,9        | 0,2             |
| 10. | Chery      | 39 655    | 11 948    | +231,9   | 2,6        | 0,8        | 1,8             |
|     | Прочие     | 281 829   | 264 306   | +6,6     | 18,8       | 18,1       | 0,7             |
|     | ИТОГО      | 1 501 411 | 1 461 001 | +2,8     | 100,0      | 100,0      |                 |



Одним из значимых событий российского авторынка в 2021 году стала смена лидера. Так, в минувшем году самым популярным автомобилем в России стала LADA Vesta. Буквально на финишной прямой ей удалось опередить прежнего лидера – LADA Granta.

Напомним, что «Веста» уже была бестселлером рынка – в 2018 году, а следующие два года (в 2019-м и 2020-м) этот титул принадлежал «Гранте». При этом эксперты агентства «АВТОСТАТ» уверены, что если бы не сложившаяся из-за дефицита полупроводников ситуация на рынке, то Granta сохранила бы это звание, поскольку АВТОВАЗ часто останавливал производство как раз на тольяттинской площадке. А ведь именно там собирается «Гранта». В Ижевске, где ведется сборка «Весты», подобных критичных ситуаций не возникало. Вследствие этого, LADA Vesta на протяжении пяти последних месяцев (с августа по декабрь) неизменно оказывалась лидером рынка, что позволило ей на финишной прямой стать №1 в России и по итогам минувшего года.

Что касается остальных моделей, то следом за отечественными идут корейские Kia Rio, Hyundai Creta и Solaris. Причем «Солярис» вошел в ТОП-5 вместо вылетевшего отсюда Volkswagen Polo. С рыночными показателями наиболее популярных моделей можно ознакомиться в таблице 2.

Таблица 2. ТОП-10 МОДЕЛЕЙ ПО ОБЪЕМУ РЫНКА НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В 2021 ГОДУ (шт.)

| №.  | марка           | 2021      | 2020      | 21/20,% | доля'21,% | доля'20,% | Изм. доли, п.п. |
|-----|-----------------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|-----------------|
| 1.  | LADA Vesta      | 112 882   | 103 112   | +9,5    | 7,5       | 7,1       | 0,4             |
| 2.  | LADA Granta     | 111 928   | 120 024   | -6,7    | 7,5       | 8,2       | -0,7            |
| 3.  | Kia Rio         | 78 539    | 88 119    | -10,9   | 5,2       | 6,0       | -0,8            |
| 4.  | Hyundai Creta   | 64 050    | 71 814    | -10,8   | 4,3       | 4,9       | -0,6            |
| 5.  | Hyundai Solaris | 58 513    | 49 090    | +19,2   | 3,9       | 3,4       | 0,5             |
| 6.  | LADA Niva       | 50 365    | 36 287    | +38,8   | 3,4       | 2,5       | 0,9             |
| 7.  | VW Polo         | 46 234    | 58 224    | -20,6   | 3,1       | 4,0       | -0,9            |
| 8.  | Renault Duster  | 40 790    | 31 453    | +29,7   | 2,7       | 2,2       | 0,5             |
| 9.  | Skoda Rapid     | 40 475    | 35 109    | +15,3   | 2,7       | 2,4       | 0,3             |
| 10. | LADA Largus     | 37 626    | 35 097    | +7,2    | 2,5       | 2,4       | 0,1             |
|     | Прочие          | 860 009   | 832 672   | +3,3    | 57,3      | 57,0      | 0,3             |
|     | ИТОГО           | 1 501 411 | 1 461 001 | +2,8    | 100,0     | 100,0     |                 |

Также эксперты агентства отмечают, что несмотря на рост в целом по году, последние пять месяцев (с августа по декабрь) рынок новых легковых автомобилей в России показывал отрицательную динамику. Причина все та же – нехватка машин у дилеров из-за глобального дефицита полупроводников.

Так, последний месяц года ознаменовался падением на 13,7%, а обладателями новых машин стали 133,6 тыс. россиян. Ниже, в таблице 3, представлены рыночные итоги самых популярных марок за первый месяц зимы. Как видно, только у трех из десяти тут наблюдается положительная динамика. И если японская Toyota смогла прибавить лишь 4,3% к декабрю 2020-го, то китайская Chery – сразу 83,4%. А китайский Haval и вовсе нарастил свои объемы более чем вдвое.



Таблица 3. ТОП-10 МАРОК ПО ОБЪЕМУ РЫНКА НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В ДЕКАБРЕ (шт.)

| No. | марка      | декабрь 2021 | декабрь 2020 | 21/20, % |
|-----|------------|--------------|--------------|----------|
| 1.  | LADA       | 26 157       | 34 299       | -23,7    |
| 2.  | Kia        | 15 068       | 20 356       | -26,0    |
| 3.  | Renault    | 13 948       | 13 993       | -0,3     |
| 4.  | Hyundai    | 13 616       | 14 027       | -2,9     |
| 5.  | Toyota     | 9 921        | 9 508        | 4,3      |
| 6.  | Skoda      | 6 973        | 11 076       | -37,0    |
| 7.  | Nissan     | 5 530        | 5 640        | -2,0     |
| 8.  | Volkswagen | 5 373        | 10 578       | -49,2    |
| 9.  | Haval      | 4 857        | 2 257        | 115,2    |
| 10. | Chery      | 4 290        | 2 339        | 83,4     |
|     | Прочие     | 27 860       | 30 720       | -9,3     |
|     | ИТОГО      | 133 593      | 154 793      | -13,7    |

Половина (5 из 10) участников представленного модельного рейтинга оказалась «в минусе» по итогам декабря (см. таблицу 4). Наиболее ощутимо, в 2 раза, «просела» LADA Granta – как раз из-за частых остановок производства. Ее даже смогла оттеснить на третью позицию Kia Rio, которая, впрочем, по объемам упала более чем на треть.

Соответственно остальная половина марок в декабре продемонстрировали рост рынка. Наименьшим он оказался у универсала LADA Largus (+1,6%), а наибольшим – у кроссовера Renault Duster (+33,5%).

Таблица 4. ТОП-10 МОДЕЛЕЙ ПО ОБЪЕМУ РЫНКА НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В ДЕКАБРЕ (шт.)

| No. | модель          | декабрь 2021 | декабрь 2020 | 21/20, % |
|-----|-----------------|--------------|--------------|----------|
| 1   | LADA VESTA      | 10 487       | 11 037       | -5,0     |
| 2   | Kia Rio         | 6 666        | 10 376       | -35,8    |
| 3   | LADA Granta     | 6 320        | 12 676       | -50,1    |
| 4   | Hyundai Solaris | 5 379        | 4 887        | 10,1     |
| 5   | Hyundai Creta   | 5 145        | 5 976        | -13,9    |
| 6   | Renault Duster  | 5 091        | 3 814        | 33,5     |
| 7   | Toyota RAV4     | 4 229        | 3 602        | 17,4     |
| 8   | LADA Largus VP  | 3 454        | 3 399        | 1,6      |
| 9   | Toyota Camry    | 3 250        | 2 824        | 15,1     |
| 10  | Renault Logan   | 2 950        | 3 916        | -24,7    |
|     | Прочие          | 80 622       | 92 286       | -12,6    |
|     | ИТОГО           | 133 593      | 154 793      | -13,7    |

Источник: <https://www.autostat.ru/press-releases/50458/> © Автостат.





### Описание процесса оценки объекта оценки

Проведение оценки включает в себя следующие этапы:

- заключение с заказчиком договора об оценке;
- проведение беседы с заказчиком по факту определения назначения оценки;
- установление количественных и качественных характеристик объекта оценки;
- анализ рынка, к которому относится объект оценки;
- изучение документации на оцениваемый объект, данных о фактическом состоянии объекта, его комплектности, полученных от Заказчика, а также сведений об использовании и происхождении объекта, полученных от заказчика работы.

- сбор необходимой информации (цены продаж аналогичных объектов и их комплектующих)
- применение трех общепринятых подходов к оценке стоимости:

а) рыночного (метод сравнительных продаж), основанного на сопоставлении оцениваемого имущества с его близкими аналогами;

б) затратного (метода корректировок восстановительной стоимости с учетом накопленного износа оцениваемого имущества);

в) доходного, основанного на определении прибыли, которую может получить собственник в будущем, эффективно используя объект оценки.

- согласование (обобщение) результатов и итоговую оценку стоимости ущерба.

- написание отчета об оценке и передача заказчику;

• доходный подход при оценке транспортных средств практически не применяется, так как транспортное средство является только одним из элементов (средством труда) транспортного производства (бизнеса). Использование доходного подхода совместно с затратным и рыночным возможно только при оценке раритетных транспортных средств в случае, когда оцениваемые АМТС приносят доход их владельцам путем платного использования на съемках фильмов, участия в демонстрационных пробегах с призовым фондом, экспонирования на платных выставках и т.п. Поэтому в настоящей работе доходный подход применен не будет.

В соответствии с п.1.3 Методических рекомендаций для судебных экспертов оценка КТС осуществляется с применением:

– сравнительного подхода;

– затратного подхода (при невозможности применения; сравнительного);

– комбинации сравнительного и затратного подхода (в случае расчета затрат на восстановление/доукомплектование/разукомплектование оцениваемого КТС);

– комбинации сравнительного и доходного подхода (в случае корректировки стоимости КТС на величину УТС).

Отдельно доходный подход при оценке КТС не применяется.

В соответствии с п.1.4 Методических рекомендаций для судебных экспертов выделяют особенности КТС как объектов оценки:

– большинство легковых КТС не рассматриваются как источник доходов, что исключает в этом случае применение доходного подхода;

– наличие вторичного рынка КТС с большим объемом выборки их цен делает преобладающим применение сравнительного подхода при оценке, позволяющего максимально достоверно рассчитать рыночную стоимость КТС;

– совокупная стоимость составных частей вне сборочного производства изготовителя КТС и соответствующих сборочных работ вне заводского производства в несколько раз превышает рыночную стоимость КТС в сборе.

В настоящем отчете определялась рыночная стоимость транспортного средства.

Рыночная стоимость - наиболее вероятная цена, по которой данный объект оценки может быть отчужден на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства, то есть когда:



- одна из сторон сделки не обязана отчуждать объект оценки, а другая сторона не обязана принимать исполнения;
- стороны сделки хорошо осведомлены о предмете сделки и действуют в своих интересах;
- объект оценки предоставлен на открытый рынок в форме публичной оферты, типичной для аналогичных объектов оценки;
- цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за объект оценки, и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было;
- платеж за объект оценки выражен в денежной форме.

Конъюнктура рынка – экономическая ситуация, складывающаяся на рынке и характеризующаяся уровнями спроса и предложения, рыночной активностью, ценами, объемами продаж, движением валютного курса, заработной платы, а также динамикой производства и потребления.

КТС аналогичное – колесное транспортное средство, существенные характеристики которого (тип, конструкция привода ведущих колес, тип и рабочий объем двигателя, тип коробки передач и других составных частей силовой передачи, габаритные размеры, период выпуска, комплектация и т.п.) схожи (подобны) с соответствующими характеристиками оцениваемого КТС.

КТС идентичное – колесное транспортное средство, основные признаки и параметры которого – изготовитель, страна происхождения, тип, модель, модификация, год изготовления, технические характеристики – соответствуют признакам конкретного КТС. Расхождения могут касаться укомплектованности КТС, пробега и технического состояния.

КТС новое – колесное транспортное средство, которое ни разу не было зарегистрировано с целью получения разрешения на его эксплуатацию в уполномоченных государственных органах (в том числе и в стране-экспортере КТС).

Среднерыночная (средняя, средняя рыночная) цена – средняя цена, по которой возможно приобрести идентичное КТС на рынке региона в конкретный период времени с соблюдением требований, соответствующих понятию «Рыночная стоимость».

Рыночная стоимость объекта оценки – наиболее вероятная цена, по которой данный объект оценки может быть отчужден на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства.

Доходный подход – совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении ожидаемых доходов от объекта оценки.

Затратный подход – совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении затрат, необходимых для восстановления либо замещения объекта оценки, с учетом его износа.

Стоимость воспроизводства – это стоимость точной копии объекта, приобретаемой или воспроизводимой в настоящее время.

Сравнительный подход – совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на сравнении объекта оценки с аналогичными объектами, в отношении которых имеется информация о ценах сделок с ними.

Сравнительный подход в оценке КТС – совокупность методов, воплощенных в способах оценки транспортного средства, основанных на сравнении объекта оценки с объектами идентичными или аналогичными объекту оценки, в отношении которых имеется ценовая информация.

Ущерб от повреждения (материальный ущерб) – величина уценки транспортного средства в результате полученных повреждений или величина понесенных расходов при восстановлении транспортного средства до технического состояния, в котором оно находилось непосредственно перед повреждением, с учетом невозможности восстановления его до указанного состояния при проведении отдельных видов работ по ремонту.



Стоимость ремонта (восстановления) – стоимость, устранения повреждений ТС, включающая в себя трудовые и материальные затраты, накладные расходы, налоги и другие обязательные платежи, а также прибыль. Стоимость ремонта деталей, узлов, агрегатов АМТС не должна превышать суммарной стоимости новых запчастей и стоимости работ по их замене. В случае если расчетная величина ущерба превышает среднюю рыночную стоимость АМТС на момент причинения ущерба, величина ущерба принимается равной средней рыночной стоимости АМТС.

Утрата товарной стоимости (УТС) – величина потери (снижения) стоимости ТС после проведения отдельных видов ремонтных работ по его ремонту (восстановлению), сопровождающихся необратимыми изменениями его геометрических параметров, физико-химических свойств конструктивных материалов и характеристик рабочих процессов. Указанные изменения приводят к ухудшению внешнего (товарного) вида, функциональных и эксплуатационных характеристик, снижению безотказности и долговечности ТС.

Остаточная стоимость – стоимость ТС на дату оценки в месте оценки с учетом износа, технического состояния, а также других факторов, оказывающих влияние на стоимость ТС.

Дата оценки – дата, на которую определяется стоимость поврежденных ТС, стоимость ремонта (восстановления) поврежденных ТС и ущерб от их повреждения.

Место оценки – точное географическое наименование места, находящегося в границах конкретных товарных рынков транспортных средств, запасных частей к транспортным средствам, материалов для ремонта и услуг по ремонту ТС на территории Российской Федерации, для условий которых проводится оценка стоимости поврежденных транспортных средств и ущерба от их повреждения. Определяется заказчиком проведения оценки, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.

Износ (в оценочной деятельности) – относительная потеря стоимости транспортного средства в процессе эксплуатации из-за физического и морального износа.

Оценщик (исполнитель услуг) – юридическое лицо (предприятие, организация, учреждение и т.д.) или гражданин - предприниматель (зарегистрированный в установленном порядке и осуществляющий предпринимательскую деятельность без образования юридического лица), оказывающие услуги по оценке транспортных средств в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Отчет об оценке – документ, содержащий обоснованное и доказательное изложение результатов оценки транспортного средства в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации. Является предметом договора между заказчиком и оценщиком транспортных средств.

### **Определение стоимости объекта оценки с применением метода доходного подхода**

Доходный подход позволяет определить стоимость приносящего доход имущества посредством учета количества, качества и продолжительности получения тех выгод, которые данный объект будет приносить в течение прогнозного периода времени. В результате анализа ожидаемые от собственности будущие поступления, а также доход от продажи объектов в конце прогнозного периода, дисконтируются на дату оценки в текущую стоимость. Доходный подход основывается на принципе ожидания, согласно которому потенциальный покупатель делает вывод о стоимости собственности в зависимости от ожидаемой отдачи, которая может быть получена в будущем от владения имуществом. Так как доходы даёт только конкретное производство, то доходный подход не применяется при оценке отдельных видов средств труда, являющихся элементом производства, а в основном используется только для оценки предприятий, производственных комплексов и других объектов бизнеса.

По этой причине и в соответствии с п.1.3 Методических рекомендаций для судебных экспертов при оценке КТС доходный подход отдельно не применяется.



Доходный подход в оценке КТС используется в комбинации со сравнительным подходом при корректировке стоимости восстановленного после повреждений КТС – путем расчета УТС.

В этом случае учитываются экономические потери как разница между ожидаемыми выгодами от права собственности неповрежденного КТС и фактической стоимостью КТС, восстановленного после причиненных ему повреждений.

УТС обусловлена снижением стоимости КТС из-за ухудшения его потребительских свойств вследствие наличия дефектов (повреждений) или следов их устранения либо наличия достоверной информации, что дефекты (повреждений) устранялись.

УТС может быть рассчитана для КТС, находящихся как в поврежденном, так и в отремонтированном состоянии (при возможности установить степень повреждения).

УТС может определяться при необходимости выполнения одного из нижеперечисленных видов ремонтных воздействий или если установлено их выполнение:

- устранение перекоса кузова или рамы КТС;
- замена несъемных элементов кузова КТС (полная или частичная);
- ремонт съемных или несъемных элементов кузова (включая оперение) КТС (в то числе пластиковых капота, крыльев, дверей, крышки багажника);
- полная или частичная окраска наружных (лицевых) поверхностей кузова (включая оперение) КТС, бамперов;
- полная или частичная разборка салона КТС, вызывающая нарушение качества заводской сборки.

УТС не рассчитывается:

- если срок эксплуатации легковых автомобилей превышает 5 лет;
- если легковые автомобили эксплуатируются в интенсивном режиме, а срок эксплуатации превышает 2,5 года;
- если срок эксплуатации грузовых КТС превышает 3 года;
- если срок эксплуатации грузовых КТС, выполняющих вспомогательные функции при обеспечении технологических процессов (генераторы, передвижные мастерские и т.п. техника, установленная на шасси грузовых автомобилей и др.), превышает гарантийный срок;
- если срок эксплуатации автобусов превышает 1 год для автобусов, работающих в интенсивном режиме эксплуатации, и 3 года – для прочих автобусов.

В связи с тем, что осмотр оцениваемого КТС не проводился, доходный подход в комбинации со сравнительным применен не будет.

### **Определение стоимости объекта оценки с применением метода затратного подхода**

Стоимость воспроизводства достаточно точно характеризует современную стоимость конкретного объекта. Однако ее правильное определение часто оказывается невозможным, так как, во-первых, в силу постоянно вносимых конструкторских и технологических изменений транспортного средства одной и той же модели, произведенной в разное время, уже не являются точной копией друг друга и, во-вторых, может оказаться, что модель оцениваемого транспортного средства снята с производства.

Под стоимостью замещения оцениваемого объекта понимается минимальная стоимость приобретения (в текущих ценах) на свободном, открытом и конкурентном рынке аналогичного, нового объекта, максимально близкого к рассматриваемому по всем функциональным, конструктивным и эксплуатационным характеристикам. Замещающий объект должен соответствовать объекту оценке по своим основным характеристикам. Требования минимизации стоимости приобретения означает выбор в качестве замещающего не любого, а минимально достаточного по всем своим характеристикам аналога.

После определения стоимости воспроизводства или замещения определяется износ. Принято выделять три вида износа:



- физический износ – это потеря стоимости, вызванная ухудшением физического состояния в результате изнашивания в ходе эксплуатации и воздействия физических процессов;
- функциональное устаревание – это потеря стоимости, вызванная факторами, присущими самому объекту собственности в результате развития новых технологий;
- экономическое устаревание – это потеря в стоимости в результате действия факторов, внешних по отношению к самой собственности, таких как государственное регулирование, возросшая конкуренция и т.п.

В соответствии с п.1.5 Методических рекомендаций для судебных экспертов затратный подход в оценке КТС применяется в случае невозможности использования сравнительного подхода. Затратный подход в оценке КТС используется:

– при оценке штучно (в единичном экземпляре) изготовленных КТС;

– при оценке КТС методом процентного показателя рыночной стоимости аналогичного КТС. В этом случае алгоритм расчета рыночной стоимости предусматривает уменьшение средней цены нового КТС на величину его износа. Износ исследуемого КТС определяется, исходя из анализа падения стоимости совокупности аналогичных КТС в зависимости от срока эксплуатации. Стоимости аналогичных КТС при этом определяются методами сравнительного подхода.

Числовое значение износа выражается через процентный показатель рыночной стоимости аналогичного КТС ( $\Gamma$ ). Показатель  $\Gamma$  представляет собой совокупное значение всех видов износа (физического износа, функционального или технического либо внешнего устаревания) по отношению к оцениваемому КТС.

В комбинации со сравнительным подходом затратный подход используется при корректировке стоимости КТС на сумму затрат в связи с восстановлением поврежденных составных частей, разукрупнением КТС и их составных частей или внесением изменений в конструкцию КТС (переоборудованием). Метод калькуляции затратного подхода также используется при установлении затрат на демонтаж исправных и работоспособных составных частей в случае определения утилизационной стоимости КТС.

В соответствии с п.1.7 Методических рекомендаций для судебных экспертов применение менее приоритетного метода расчета стоимости может быть обусловлено только отсутствием исходных данных для расчета более приоритетным методом. Предложения о продаже идентичных и аналогичных КТС Мазда CX-5 присутствуют на рынке бывших в эксплуатации КТС, поэтому для определения рыночной стоимости будет использован сравнительный подход.

В связи с тем, что для оценки исследуемого КТС имеются исходные данные для расчета приоритетным (сравнительным) подходом, а также в соответствии с п.13 ФСО N10, затратный подход для оценки рыночной стоимости КТС отдельно применен не будет.

### **Определение стоимости объекта оценки с применением метода сравнительного подхода**

Средняя цена  $C_{CP}$  определяется исследованием цен продаж идентичных (при недостаточном количестве – аналогичных) КТС на дату оценки по следующей формуле:

$$C_{CP} = C_{ПРЕД} \times K_T,$$

где  $C_{ПРЕД}$  – средняя цена предложения к продаже подержанного КТС, руб.;

$K_T$  – коэффициент торга, учитывающий отличие средней цены продажи КТС от средней цены предложения к продаже. Коэффициент торга определяется соотношением текущей средней цены продажи к средней цене предложения продажи КТС. Его значение зависит от марки, модели КТС, срока его эксплуатации, конъюнктуры рынка КТС.  $K_T = 0,95$ .

Для определения рыночной стоимости КТС сравнительным подходом использована информация о ценах предложений идентичных и аналогичных КТС. В качестве исходной информации использованы открытые публикации о предложениях продаж.



Статистическая информация о ценах КТС проверялась на однородность и наличие в выборке аномальных значений. Общий объем статистической выборки N = 5.

Расчет среднерыночной стоимости КТС произведен на основании данных интернет-сайтов и сведен в таблицу №1

Таблица №1. Выборка сравнительных объектов, аналогичных объекту оценки (аналоги).

| Характеристики объектов | Сравнительный объект №1   | Сравнительный объект №2   | Сравнительный объект №3   | Сравнительный объект №4   | Сравнительный объект №5   |
|-------------------------|---|---|---|---|---|
|                         | <a href="https://www.avito.ru/chelyabinsk/avtomobili/mazda_cx-5_2017_2392681_105">https://www.avito.ru/chelyabinsk/avtomobili/mazda_cx-5_2017_2392681_105</a> | <a href="https://www.avito.ru/ekaterinburg/avtomobili/mazda_cx-5_2017_2384909_248">https://www.avito.ru/ekaterinburg/avtomobili/mazda_cx-5_2017_2384909_248</a> | <a href="https://www.avito.ru/ekaterinburg/avtomobili/mazda_cx-5_2017_2385957_117">https://www.avito.ru/ekaterinburg/avtomobili/mazda_cx-5_2017_2385957_117</a> | <a href="https://www.avito.ru/turinsk/avtomobili/mazda_cx-5_2017_2391222_354">https://www.avito.ru/turinsk/avtomobili/mazda_cx-5_2017_2391222_354</a> | <a href="https://www.avito.ru/ufa/avtomobili/mazda_cx-5_2017_238391_4154">https://www.avito.ru/ufa/avtomobili/mazda_cx-5_2017_238391_4154</a> |
| Дата публикации         | 12.04.2022  | 02.04.2022  | 13.04.2022  | 25.03.2022  | 20.04.2022  |
| Место подачи объявления | Челябинск   | Екатеринбург  | Екатеринбург  | Туринск, Свердловская область   | Уфа   |
| Модель                  | Мазда CX-5  | Мазда CX-5  | Мазда CX-5  | Мазда CX-5  | Мазда CX-5  |
| Год выпуска             | 2017  | 2017  | 2017  | 2017  | 2017  |
| Цена предложения, руб.  | 2 900 000,00  | 2 900 000,00  | 2 500 000,00  | 3 000 000,00  | 2 330 000,00  |
| Корректировка на торг   | 0,95  | 0,95  | 0,95  | 0,95  | 0,95  |

Среднерыночная стоимость оцениваемого КТС, определенная методом сравнительного подхода, на 20.04.2022 года с учетом коэффициента торга составит:

**2 589 700,00 руб. (Два миллиона пятьсот восемьдесят девять тысяч семьсот рублей 00 копеек)**

#### Согласование результатов об определении рыночной стоимости

В связи с тем, что при проведении оценки объекта оценки оценщик был вынужден отказаться от применения двух из трех существующих подходов к оценке, согласование результатов различных подходов не производится – рыночная стоимость определена только сравнительным подходом.

Таким образом, среднерыночная стоимость КТС Мазда CX-5 ■■■ года выпуска по состоянию на 20.04.2022 года (ССР) составила:

**2 589 700,00 руб. (Два миллиона пятьсот восемьдесят девять тысяч семьсот рублей 00 копеек)**

Оценщик \_\_\_\_\_ Апанасенко А.В.



**Нормативное, методическое и другое обеспечение, используемое при проведении экспертизы**

1. Федеральный закон от 29.07.1998 N 135-ФЗ "Об оценочной деятельности в Российской Федерации";
2. Приказ Минэкономразвития России от 20.05.2015 N 297 "Об утверждении Федерального стандарта оценки "Общие понятия оценки, подходы и требования к проведению оценки (ФСО N 1)";
3. Приказ Минэкономразвития России от 20.05.2015 N 298 "Об утверждении Федерального стандарта оценки "Цель оценки и виды стоимости (ФСО N 2)";
4. Приказ Минэкономразвития России от 20.05.2015 N 299 (ред. от 06.12.2016) "Об утверждении Федерального стандарта оценки "Требования к отчету об оценке (ФСО N 3)";
5. Приказ Минэкономразвития России от 01.06.2015 N 328 "Об утверждении Федерального стандарта оценки "Оценка стоимости машин и оборудования (ФСО N 10)";
6. Стандарты и правила оценочной деятельности, утвержденные саморегулируемой организацией оценщиков.
7. Методические рекомендации по проведению автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки. Москва, 2018 г.;
8. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 25 января 2011 г. №20 «Об утверждении Номенклатуры комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), для которых устанавливается нулевое значение износа при расчете размера расходов на запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств»;
9. Исследование недостатков легковых автомобилей отечественных моделей, находящихся в эксплуатации. Методическое руководство для экспертов и судей. М., ИПК РФЦСЭ, 2006 г.;
10. Нормативы трудоемкостей на ремонт автомобилей приняты в соответствии с данными программных продуктов по определению стоимости восстановительного ремонта ТС, печатными сборниками трудоемкостей;
11. Сборник норм времени на техническое обслуживание и ремонт легковых, грузовых автомобилей и автобусов. Том I. РД 03112178-1023-99 (утв. Минтранс РФ), М., 2005 г.;
12. Информация о стоимости запасных частей, и материалов принята согласно данным представителей производителей в границах товарного рынка по месту происшествя, интернет-магазинов запасных частей, колеровочных центров и лабораторий;
13. Наборы арматурных, электротехнических и жестяно-сварочных работ для оформления калькуляций (заказ-нарядов);
14. Протоколы результатов исследований и анализа среднерыночной стоимости нормо-часа на ремонт и окраску грузовых и легковых ТС отечественного и иностранного производства на дату определения стоимости восстановительного ремонта, выборочные статистические наблюдения о стоимости нормо-часа работ в границах рынков авторемонтных услуг, соответствующих месту происшествя. Исследование недостатков легковых автомобилей отечественных моделей, находящихся в эксплуатации. Методическое руководство для экспертов и судей. М., ИПК РФЦСЭ, 2006 г.;



**ПРИЛОЖЕНИЯ**