

Развитие транспорта в условиях свободного рынка расставляет свои акценты. К примеру, если с новым транспортным средством все понятно, то с бывшим в эксплуатации возникают вопросы, а действительно ли объявленная стоимость соответствует рыночной и так далее.

О нюансах в этом сегменте и типичных ошибках, характерных для оценки транспорта, мы беседуем с директором оценочной компании ООО «Перспект» АЛЕКСАНДРОМ ПАТРУШЕВЫМ.

Александр Викторович, насколько актуальна сегодня эта тема в условиях рынка?

За время существования оценки роль оценки автотранспорта не только не уменьшилась, но, по моему мнению, наоборот увеличилась. Это и закон ОСАГО, где очень часто возникают судебные споры между страховщиком и потерпевшим о сумме страховой выплаты, и оценка для определения государственной пошлины нотариусом при вступлении в наследство. Кроме того, оценка автотранспорта для залога, по-прежнему, актуальна. Во всех этих вопросах не имеет значение, какой автомобиль оценивается: новый или б/у. Автомобили, особенно иностранного производства, имеют достаточно большой набор различных комплектаций, и, зачастую, стоимость нового автомобиля одной и той же модели может в цене отличаться в разы.

К примеру, если потенциальный покупатель воспользуется каким-либо Интернет-ресурсом, содержащим большой объем данных по автомобилю, например, одного года выпуска, то можно очень легко увидеть мое вышесказанное утверждение. Разница в диапазоне цен – как раз, таки, влияние комплектации автомобиля. Поэтому оценщик автотранспорта должен достаточно четко ориентироваться в ситуации на рынке, знать новинки, которые появились на рынке, соответственно, понимать, кому они составят конкуренцию, и как, в конечном итоге, это влияет на ваш объект оценки.

Какие нюансы и тонкости характерны сегодня для оценки транспорта?

Согласно действующему законодательству (ст. 130 ГК РФ) морские и речные суда, подлежащие государственной регистрации, классифицируются как недвижимое имущество, потому как имеют порты или аэропорты прописки. На чем, в общем-то, их «сходство» с объектами недвижимости и заканчивается. Вся остальная оценка объектов воздушного и водного транспорта содержит принципы оценки такие же, как оценка автотранспорта и оборудования. Только, по моему убеждению, требует очень серьезных знаний в этой области. И желательно заказчику, который собирается оценивать такие объекты, поинтересоваться у оценщика глубиной его знаний в этом сегменте. Поэтому оценщики, посещающие, например, семинары по оценке воздушного и водного транспорта, естественно, будут выглядеть более профессионально по сравнению с другими своими коллегами.

Основные ошибки, которые могут допустить неопытные оценщики в этом сегменте? С чем они связаны?

Как Председателю и члену Экспертно-консультационного комитета Пермского регионального отделения Российского общества оценщиков, мне, за многие годы работы в этой организации, достаточно много приходилось рассматривать отчеты об оценке автотранспорта. И я могу выделить основные тенденции, которые прослеживаются в отчетах оценщиков.

Причем, самое удивительное, что нет большой разницы в тех ошибках, которые содержат отчеты об оценке. Их могут допустить и опытные оценщики, которые работают на рынке оценки не один год, и молодые, которые считают, что отчет об оценке автотранспорта – это самое простое. Но вот это-то самое «простое» зачастую не дается ни первым, ни вторым!

Во-первых, оформление отчета об оценке, как его только ни называют, – «экспертное заключение», «заключение специалиста», «заключение об оценке транспорта», «отчет» и т.д. Согласно действующему законодательству и ФСО, такой документ должен называться только «Отчет об оценке» и никак иначе. А дальше ошибки – это, возможно, полное отсутствие выполнения требований, изложенных в Приказе №254 от 20.07.2007 г. «Об утверждении Федерального Стандарта Оценки «Требования к отчету об оценке (ФСО №3)».

Кроме того, сказывается отсутствие такого очень важного раздела в отчете об оценке, как «Анализ рынка», ведь именно в этом разделе Оценщику дается возможность проанализировать и понять, какие факторы влияют на стоимость, в какой степени это влияние применимо к вашему объекту оценки. Зачастую, этот раздел или вовсе отсутствует, или написан формально, абсолютно не отражает текущую ситуацию на рынке или описывает сегмент рынка, к которому ваш объект не относится.

Я думаю, причин здесь несколько. Прежде всего, это широко распространенное мнение, что стоимость оценки автотранспорта не может стоить дорого, и оценщик, взяв за работу 300-500 рублей, естественно не утруждает себя какими-то аналитическими изысканиями. Забывая при этом о том, что он является специалистом, для которого существует закон, который он просто обязан выполнять.

Второе, это позиция судебных органов, которые, достаточно «подозрительно» относятся к отчетам об оценке, выполненным коммерческими организациями, отдавая приоритет отчетам об оценке, выполненным судебной лабораторией. Я в своей практике очень часто встречал отчеты судебных экспертов. Так вот все те ошибки, которые я перечислил выше, в обязательном порядке содержаться в этих отчетах. Я понимаю, что ломать такую ситуацию очень тяжело, судебные эксперты чувствуют себя достаточно комфортно – получается, что им требования закона не писаны.

Поэтому, понимая желание заказчика заплатить за работу оценщика как можно меньше, советую ему подумать о другом. Выполнить качественно отчет об оценке автотранспорта за 500 рублей невозможно, это труд, который требует временных и финансовых затрат. Поэтому, если заказчика интересует безоблачное будущее сделки, которая будет совершена на основании данных отчета об оценке, то его, как минимум, должно заинтересовать такое соотношение как «цена-качество». Конечно, это не значит, чем дороже, тем лучше. Лучший выбор – это рекомендации. Могу сказать, что цена за рыночную оценку автотранспорта в 2000–3000 рублей должна отражать хорошее качество работы, выполненной оценщиком.

Сколько лет вы занимаетесь оценкой транспорта. Были ли какие-то ошибки на первых этапах?

Оценкой транспорта занимаюсь 11 лет. Ошибки, конечно же, были. Практически все те, которые я указал выше. Учиться на то время было не у кого. Все знания нарабатывались только практическим путем: участие в судах в качестве эксперта, общение с коллегами на семинарах, самостоятельная работа.

А как молодому оценщику получить практику в этой сфере?

Для начала еще раз очень внимательно ознакомиться с требованиями законодательства и, особенно, Федеральных стандартов оценки, – там все написано, что должно быть. Если внимательно их читать и вдумываться над их содержанием, то получится то качество работы, которое требуется. А это будущее, это репутация, которая дорого стоит.

Какую литературу по оценке транспорта рекомендуете специалистам?

В действительности, литературы очень мало. Я, по возможности, всегда стремился посещать семинары такого уважаемого мэтра в оценке автотранспорта как Юрий Васильевич Андрианов. Советую познакомиться с его изданиями, содержание которых соответствует сегодняшним требованиям по оценке транспорта.

Елизавета Филиппова