

7. Baum A., Mackmin D., Nunnington N. The Income Approach to Property Valuation. 4th ed. – L.: International Thompson Business Press, 1997. – 243p.
8. Trifonov N. The practice of appraisal in transition economies // The Appraisal J. 2002. Vol.LXX. №2. P.132-134.
9. Сейс С. и др. Оценка недвижимого имущества: от стоимости к ценности / пер. с англ. – М.: Российское общество оценщиков, 2009. – 503с.
10. Трифонов Н.Ю. Оценка собственности: от рыночной стоимости к пользовательской // Докл. НАН Беларуси. 2011. Т.55. №1. С.118-121.

УДК629.113.003.121

**КЛАССИФИКАЦИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
КАК СИСТЕМООБРАЗУЮЩИЙ ФАКТОР
МЕТОДОЛОГИИ ОЦЕНКИ ИХ СТОИМОСТИ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ
ЛОГИСТИЧЕСКОГО УЧЁТА**

В.Л. Шабека

Белорусский национальный технический университет

В контексте раскрываемого вопроса, прежде всего, следует определить содержания понятия классификации.

В наиболее универсальном смысле это системное описание и ранжирование на основе выявленного и принятого критерия (классификации) объектов исследования определенного направления научного знания или предметов производства определенной сферы профессиональной (предпринимательской) деятельности направленные на комплексное повышение эффективности функционирования названных сфер.

Классификация также является одним из общенаучных методов исследований, действительно исключительно широко применяемым в самых разнообразных научных направлениях. Наиболее ярким и образным примером её реализации, именно как метода, является опыт химика Д.И. Менделеева, приведший, в результате упорядочения знаний об известных химических элементах к открытиям нового, а именно Таблицы Менделеева.

И, наконец, классификация (как процесс разработки и создания классификаторов) сама является объектом исследования таких ветвей логики как «систематика» («таксономия») [1].

Здесь представлены результаты дескриптивного анализа известных классификаций транспорта для различных целей и их практическая способность, как элемента методологии, содействовать одной из основных целей оценки объектов гражданских прав – получению истинных и адекватных целей результатов оценки.

Обосновываются условия и методические составляющие к разработке именно оценочного классификатора наземных транспортных средств, как объектов исследования теории оценки гражданских прав и независимой оценки, как сферы профессиональной предпринимательской деятельности.

Жизнь современного общества не представить без транспорта, его проникновения и использования в самых разных сферах деятельности человека. В этой связи разработаны его различные классификаторы, которые порой отличаются друг от друга весьма принципиально.

Рассмотрим возможности их целевого применения с точки зрения соответствия такому направлению профессиональной предпринимательской деятельности как независимая оценка объектов гражданских прав.

По признаку глубины проработки и «статуса» результатов классификации, прежде всего, следует указать и выделить на разработанный Евразийским советом по стандартизации, метрологии и сертификации (ЕАСС) следующий документ - Межгосударственный стандарт ГОСТ 31286-2005 «Транспорт дорожный. Основные термины и определения. Классификация».

Здесь транспортные средства классифицируются как субъекты дорожного движения и с точки зрения организации дорожного движения, т.е. основным критерием – критерием первого уровня классификации выступает природа привода – механические, комбинированные, и с точки зрения буксируемых транспортных средств.

Данные приведены в рис. 1.

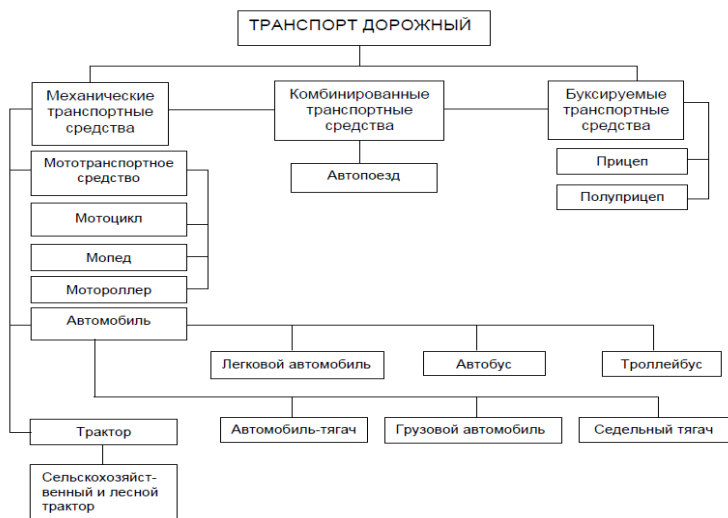


Рис. 1. Схема классификации дорожных транспортных средств по ГОСТ 31286-2005 [2]

На втором уровне классификации критерием классификации выступает вариант конструктивного решения по преобразованию энергии взрыва химического вещества в кинетическую энергию.

И лишь на третьем уровне появляются признак функционального назначения конкретной группы транспортных средств через градацию по качественной (например, что перевозим – грузы или пассажиров) и количественной (например, перевозим до 8 человек или более, т.д.) составляющим.

Ещё одним существенным ограничением для использования ГОСТ 31286-2005 как потенциального методического инструмента для сферы независимой оценки является его явное функциональное отставание от уровня развития современного автомобилестроения в части детализации классифицируемых объектов.

Так, обращаясь все к тем же легковым автомобилям, мы видим, что стандарт для данной категории транспортных средств выделяет, по сути, 2 объектам и 3, с учетом смешанных автопоездов (рис. 2).

2.2.2 легковой автомобиль: Пассажирский автомобиль с числом мест для сидения не более девяти, включая место водителя.

2.2.2.1 легковой автомобиль общего назначения: Легковой автомобиль без специального оборудования.



2.2.2.2 специальный легковой автомобиль: Легковой автомобиль со специальным оборудованием.

Примечание – К специальному оборудованию относятся, например, таксометр, мобильная радиостанция, дополнительная световая и звуковая сигнализация и т. д. К специальным легковым автомобилям относятся, например, автомобиль скорой помощи, автомобиль для инкассации денежной выручки и перевозки ценных грузов, такси.



Рис. 2 Классификация легковых автомобилей по ГОСТ 31286-2005 [2]

В тоже время, если мы обратимся к классификаций легковых автомобилей, осуществленной инженером А. Хрисановым, то мы увидим это отставание в явном виде (см. Рис. 3).

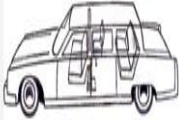







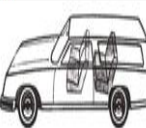

	Удлиненная база, 4 боковые двери	Нормальная база, 4 боковые двери	Нормальная база, 2 боковые двери	Короткая база, 2 боковые двери
Закрытые кузова				
Грузопассажирские кузова с нечетной дверью сзади	X			X
Грузопассажирские кузова				

Рис. 3. Пример из классификации по А. Хрисанову на основе типов кузовов легковых автомобилей

Использование в качестве классификационного признака формальных показателей объема двигателя (для легковых автомобилей), полной массы (для грузовых автомобилей), длины (для автобусов) также встречается в классификации для целей проектирования и организации производства в практике промышленного автомобилестроения России и Украины (смотрите табл. 1).

Использование формальных физических параметров транспортных средств также обусловлено целью промышленной классификации. Ведь именно объем и, соответственно, мощность двигателя выступают основным показателем для проектного задания и расчета характеристик систем, трансформирующих возвратно-поступательное движение поршней двигателя во вращательное движение колес.

Место для специальных транспортных средств, как «случайных» объектов для дорожного движения в указанном стандарте вообще не предусмотрено.

Таблица 1. Пример принятой в промышленном секторе стран СНГ классификация легковых транспортных средств [3]

№ п/п	Класс транспортных средств	Рабочий объем цилиндров двигателя
1	Особо малый	до 1,2л
2	Малый	от 1,2л до 1,5л
3	Средний	от 1,5л до 3,5л
4	Большой	свыше 3,5л
5	Высший	не регламентируется

Классификация транспортных средств по объему двигателя также осуществляется Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь при расчете таможенной пошлины (Евро/см³) от единицы физического показателя [4].

Наибольший практический интерес с точки зрения реализации классификации как метода исследования применительно к оценке объектов гражданских прав может представлять разработка Комиссии Европейского союза по антимонопольной политике по «коммерческой» классификации транспорта [5]. Здесь содержится принципиальный для оценочной классификации элемент – увязка с функциональным назначением (см. столбец 4 табл. 2).

Также отметим, что такая степень дробления, детализации характерна лишь для легковых автомобилей. Сколь либо системный поход по признаку функционального назначения для иных конструктивных решений транспортных средств не выявлен, если не считать бухгалтерский классификатор, который также имеет иную цель и зачастую специальные транспортные средства вообще в группу транспорт не относит [7].

Весьма интересный подход к классификации транспортных средств удалось выявить в российской разработке - руководящем документе Р3112194-0366-03 «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте», который изначально проблему классификации как таковую вообще не затрагивает. Так в его Приложении 3 имеется общая классификация автомобильных транспортных средств, которая может найти более широкое применение для независимой оценки транспорта, нежели изначально определялось самой целью создания документа.

Таблица 2. Пример классификации Комиссии Европейского союза по осуществлению антимонопольной политике [6, 7]

Класс	Тип кузова, размеры	Дополнительная информация	Разумное применение (функциональное назначение)
1	2	3	4
В	3- и 5-дверные хэтчбеки, реже седаны, длина 3500—3900, ширина 1520—1630	Малогобаритный автомобиль особого класса. Комфортен для поездок четырёх человек или путешествия двух человек с солидным багажом.	Личный автомобиль или автомобиль для небольшой семьи (городские поездки и пригородные). Типичный представитель класса - Skoda Felicia

Структура данной классификации (уже на первом уровне), на наш взгляд, наилучшим образом из рассмотренных вариантов приближается к разделению автомобильных транспортных средств на группы по признаку функциональное назначение – основной и обязательный элемент сравнения для транспортных средств при реализации сравнительного метода оценки.

Так автомобильные транспортные средства разделяются на пассажирские, грузовые и специальные. В свою очередь пассажирские включают легковые автомобили и автобусы; к грузовым отнесены грузовые бортовые автомобили, фургоны, самосвалы, тягачи, а также включены прицепы и полуприцепы и специализированные автомобильные транспортные средства, предназначенные для перевозки конкретного вида грузов. К специальным автомобильным транспортным средствам относятся подвижной состав, оборудованный и предназначенный для выполнения особых, преимущественно нетранспортных работ, не связанных с перевозкой грузов (в том числе пожарные, коммунальные, мастерские, краны и т.п.). При этом детализация объектов классификации также не достаточная.

Обобщая результаты анализа классификаций можно сделать вывод, что ни одна из них в полной мере не отражает специфику транспорта как объекта оценки в силу того, что ключевой для реал-

лизации процедуры оценки элемент сравнения – функциональное назначение ни в одной из них не выступает в качестве ключевого критерия классификации [8].

Список литературы

1. С.В. Мейен, Ю.А. Шрейдер Методологические аспекты теории классификации. Вопросы философии. 1976 №12. С.67-79

2. Межгосударственный стандарт ГОСТ 31286-2005 Транспорт дорожный. Основные термины и определения. Классификация. Евразийским советом по стандартизации, метрологии и сертификации (ЕАСС). Госстандарт Республики Беларусь . Мн: 2006, 17стр.

3. Положение о транспортных средствах и шасси транспортных средств. Отраслевая норма автомобильной промышленности ОН 025270-66.

4. Шабека В.Л., Макович В.В. Оценка таможенной стоимости: на перекрестке интересов. Мир тяжелых моторов. №19 (319) от 15 октября 2010г. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков «БАМАП», Мн: с.12-13

5. Antitrust activities and Competition law framework in the sector of Motor Vehicles [Антимонопольная деятельность и конкуренция в секторе мототранспортных средств]. Официальный сайт: Commission of the European Communities [Комиссия Европейского союза]. Доступно 17.12.2010:

http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/overview_en.htm

6. REGULATION (EEC) No 4064/89 MERGER PROCEDURE. COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. Brussels, 17.03.1999

Доступно: http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m1326_en.pdf

7. П.5. Транспортные средства. Временный республиканский классификатор амортизируемых основных средств и нормативные сроки их службы (в ред. Постановления Минэкономики от 02.11.2009 N 173)

8. Шабека 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. Шабека. - Минск: РИВШ, 2009.- 76с.