

ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОЦЕДУРЫ ОЦЕНКИ СТОИМОСТИ ИСТОРИЧЕСКИХ ОБЪЕКТОВ И ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНЫХ ЦЕННОСТЕЙ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ (НА ПРИМЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА)

Светлана Юрения

председатель Ассоциации оценочных организаций,
y.s.p.11@mail.ru

Владимир Шабека

к.э.н., доцент, Белорусский национальный технический университет,
uladzimir@inbox.ru г. Минск, Беларусь

АННОТАЦИЯ

Обосновывается необходимость дополнения терминологического обеспечения белорусских технических нормативных правовых актов по оценке стоимости.

Ключевые слова: дорожно-транспортное средство — историко-культурная ценность, дорожно-транспортное средство историческое, объект коллекционирования, степень исторической значимости дорожно-транспортного средства, историческая первозданность конструкции.

TERMINOLOGICAL SUPPORT OF THE PROCEDURE FOR VALUATION OF HISTORICAL 'N' CULTURAL VALUES IN THE REPUBLIC OF BELARUS AND HISTORICAL OBJECTS (BY THE EXAMPLE OF AUTOMOBILE TRANSPORT)

Svetlana Yurenia,

chairman Association of valuation organization,
y.s.p.11@mail.ru

Vladimir Shabeka,

PhD in Economics (BY), Docent, Belarusian
National Technical University, uladzimir@inbox.ru
Minsk, Belarus

ABSTRACT

The necessity of supplementing the terminological support of Belarusian property valuation standards is substantiated.

Key words: road vehicle is a historical and cultural value, historical road vehicle, collectible object, degree of historical significance of a road vehicle, historical primevalness of the structure.

АКТУАЛЬНОСТЬ

Историко-культурные ценности (ИКЦ) в Республике Беларусь и сопоставимые с ними объекты не являются определяющими для формирования методологического портфеля белорусского оценщика. Вместе с тем, их роль для формирования здоровой социальной среды сложно недооценить. Вовлечение ИКЦ в реализуемые государством, общественными объединениями, профессиональными организациями сферы культуры проекты и в целом в хозяйственный оборот раскрывает широкие перспективы для формирования у общества чувства вовлеченности в мировую цивилизацию, и при этом развития самоидентификации как граждан конкретной страны. Успешность вышесказанного, в том числе, зависит и от аспекта, который при первом взгляде не лежит на поверхности и не очевиден. Так, необходимость реставрации или хотя бы консервации материальных ИКЦ предполагает знание их справедливой рыночной стоимости. Да, речь идет об оценке стоимости. Да, о справедливой стоимости (понятие в белорусских стандартах (СТБ) по оценке стоимости отсутствует на текущий момент). Потому что, добротная, адекватная и справедливая оценка стоимости является триггером для запуска процессов, о которых сказано выше.

В Республике Беларусь есть соответствующий нормативный документ, посвященный оценке стоимости ИКЦ... [1]. Вместе с тем, нужно признать, что глубина методической проработки данного документа весьма и весьма относительна (недостаточна), о чем свидетельствует не самая оптимистическая отечественная практика вовлечения в культурную жизнь и хозяйственный оборот объектов рассматриваемой группы [2] ... [5].

Понимая актуальность вопроса и изучая корни обозначенной проблемы, в статье предлагаются пути выхода из текущего состояния.

ПРЕДЛАГАЕТСЯ

Дефиниции или понятийный аппарат в методологии науки и профессиональной практике выполняют роль «почвы», в которой прорастают «корни» – принципиальные правила (или принципы) осуществления профессиональной деятельности, из которых вырастает и разрастается «крона» методологии в виде методических подходов, обеспечивающих концепцию достижения итоговой цели профессии.

Так вот, с «почвой» в базовом отечественном документе [1] дела обстоят достаточно неоднозначно. Это проявляется, в том, что понятия по процессам процедуры оценки даны и даже с учётом особенностей, а ключевых – образующих терминов нет.

Отметим, что проблема оценки стоимости объектов, «обременяющих» процедуру оценки исторической составляющей попала в фокус белорусских оценщиков достаточно давно [6], [7], но, до уровня, доработанного окончательно в методическом плане документа, имеющиеся практические наработки так и не доведены, о чем, опять же свидетельствуют некачественные результаты оценки. И очевидно, что здесь не вина специалистов, т.к. объективно белорусская методическая школа независимой оценки к данной группе объектов оценки делает первые шаги. Хотя, справедливости ради, в части оценки исторического транспорта, некоторые заметные достижения, как отмечено ранее, всё же есть и даже представлялись на суд зарубежного профессионального сообщества [7].

Так что же не так с терминологическим аппаратом? Да, *ключевых* терминов в базовой инструкции просто нет. Понятно, что термины должны быть четкими и однозначными, и достичь этого возможно лишь в процессе тщательного обсуждения в профессиональном оценочном сообществе с привлечением экспертов-культурологов и историков. На первом этапе, для обсуждения предлагается авторское мнение.

На наш взгляд важно разделить понятия «историко-культурные ценности» и «исторические объекты». На примере дорожно-транспортных средств (далее ДТС) это может выглядеть следующим образом, предлагается дополнить проект технического кодекса установившейся практики ТКП 52.6.01-2015 подпунктами:

3.29.2.5 ДТС — историко-культурная ценность — материальная культурная ценность; находящийся или не находящийся на таможенной территории Республики Беларусь физический объект, изначально по своему функциональному назначению являвшийся ДТС с механическим приводом, т.е. движимым образом материальной технической

культуры определённой эпохи автомобилестроения, но уже не используемым в качестве средства повседневного транспорта, а также имеющий обоснованное (доказанное) непосредственное и значимое отношение к истории белорусского народа, обладающий исторической ценностью на международном, всемирном уровнях, что явилось (может являться) основанием для его внесения в Государственный список историко-культурных ценностей Республики Беларусь.

Понятно, что категория «историко-культурная ценность» не является прежде всего категорией стоимостной оценки. В этой связи в профильном ТКП этот термин может быть представлен в форме «краткой» формулировки, например, так.

3.29.2.5 ДТС — историко-культурные ценности — объекты, внесенные Министерством культуры Республики Беларусь в Государственный список историко-культурных ценностей Республики Беларусь.

Это не будет противоречить ключевому отечественному документу по сфере культуры – [8].

Возможен также вариант примечания п.п. 3.29.2.5.

Примечание:

ДТС — историко-культурная ценность — материальная культурная ценность, имеющая конструктивную ценность и внесенная в Государственный список историко-культурных ценностей Республики Беларусь.

Действие нормативных правовых актов в области оценки стоимости объектов гражданских прав не распространяется на оценку стоимости ДТС — историко-культурной ценности.

При этом, принципиально важным является введением следующего самостоятельного понятия.

3.29.2.6 ДТС историческое — материальная культурная ценность; изначально по своему функциональному назначению являвшаяся ДТС с механическим приводом, фактический подтверждённый возраст которой составляет не менее 30 лет; сохраненная и поддерживаемая в соответствующем эпохе его производства историческом состоянии (аутентичная конструкция и материалы), которая не используется в качестве средства повседневного транспорта, но не исключаются частные случаи её использование в культурных общественных событиях и мероприятиях в установленном законодательством порядке, т.е. является движимым образом технической культуры определённой эпохи автомобилестроения и, следовательно, является частью исторического наследия одного или нескольких народов мира, может иметь международное, всемирное значения.

Предложенные проекты терминов 3.29.2.5 и 3.29.2.5 проработаны на согласованность с международной практикой [9], [10].

Так же отвечает требованиям практики и согласуется с подходами, принятыми специализированной международной организацией [9], [10] введение в оборот и следующего понятия.

3.29.2.7 ДТС — кандидат для признания ДТС историческим – движимый объект, обладающий потенциалом материальной культурной ценности, представляющий собой ДТС с механическим приводом, фактический подтверждённый возраст которого составляет от 20 до 29 лет, имеет хорошее техническое состояние и сохранность, может использоваться во время досуга, а после достижения

им возраста 30 лет и более может соответствовать признакам ДТС исторического или получить статус ДТС — историко-культурной ценности.

Примечание:

Признаки идентификации ДТС исторического и ДТС — кандидата для признания ДТС историческим предлагается отнести к определениям «второго порядка» значимости и они сгруппированы в следующей таблице, например в порядке таблицы Г.2 Приложении Г (справочного) в ТКП 52.6.01-2015 «Оценка стоимости объектов гражданских прав. Оценка стоимости дорожных транспортных средств» [11], см. Таблицу 1.

Таблица 1 (Г.2 в ТКП 52.6.01-2015)

Терминология и идентификационные признаки ДТС исторических, используемые в международной практике их классификации, идентификации, учёта и обращения, применимые для выбора объекта-аналога при реализации процедуры оценки рыночной стоимости
А. Терминология, идентификационные признаки ДТС исторических и их содержание
1. Текущее наилучшее и наиболее эффективное использование (функциональное назначение) ДТС исторических. Культурная ценность (ценность в определённой области культуры) – образец движимой материальной научно-технической культуры определённой эпохи, в данном случае, в сфере автомобилестроения, машиностроения и др., воплощающий собой примеры научной мысли и характерных вариантов её реализации в конструкционных, технологических, дизайнерских, эстетических и т.п. решений типичных для определённой эпохи в названных отраслях промышленности: 1) Памятник – как способ сохранения и популяризации опыта, наследия определенной сферы научно-технической культуры, сохранения связи поколений научной мысли, учёных, исследователей и инженеров. 2) Объект коллекционирования и/или часть музейного комплекса, а также объект инвестирования – как способ сохранения наследия, исторической памяти и её популяризации, в данном случае, промышленной технической культуры, а также вовлечения в социальные процессы и хозяйственный оборот, создания и повышения инвестиционной стоимости объекта.
2. Изначальное функциональное назначение ДТС исторических ДТС историческое – синоним, используемого в международной практике термина Исторический автомобиль (англ., Historic Vehicle), используемого также для всех транспортных средств, приводимых в движение двигателем и изначально предназначенных для перевозки людей, багажа или грузов, (технического или технологического) оборудования включая легковые автомобили, мотоциклы, грузовики (или тягачи), автобусы, военные, сельскохозяйственные и иные специальные, специализированные наземные машины (тракторы, пожарные машины, коммунальная техника и т.п.). Их движущая сила может создаваться за счёт использования бензина (газа), дизеля, пара, электричества или любого другого (использовавшегося в периоде производства) источника энергии [9, 10].
3. Степень исторической значимости ДТС исторических. В зависимости от характера связи объекта с историей народа или нескольких народов, человеческой цивилизации в целом (причастность к исторически значимым явлениям, событиям; принадлеж-

ность или связь с историческими личностями) культурные ценности разделяют по их значимости: национальной, международной и всемирной [В].

В международной практике ДТС историческое может рассматриваться как объект уровня всемирных или международных технических культур и исторического наследия в случае его аккредитации Техническим комитетом Международной федерации исторических автомобилей (франц., Fédération Internationale des Véhicules Anciens, fiva.org) с оформлением на него в установленном порядке соответствующей Идентификационной карты (FIVA Identity Card) и присвоением уникального неизменяемого регистрационного номера FIVA, а также его документально установленной или подтвержденной иными методами связи с историческими событиями, явлениями, личностями соответствующего масштаба.

Примечание: С 2017 года FIVA является партнером ЮНЕСКО с консультативным статусом по вопросам сохранения и популяризации всемирного наследия автомобилестроения и связанной с ним промышленной технической культуры [А].

Для целей оценки рыночной стоимости объектов гражданских прав, сертификацию и/или регистрацию ДТС исторического иными международными, национальными профессиональными ассоциациями или национальными обществами, клубами любителей исторических автомобилей, таможенными и иными государственными органами, также можно рассматривать как косвенное или прямое свидетельство его технико-культурной и исторической ценности национального, международного или всемирного значения с учётом индивидуальных признаков объекта оценки в каждом конкретном случае, принимая во внимание сложившуюся национальную и международную практики в регионе реализации цели оценки стоимости, а также действующее в регионе реализации цели оценки стоимости национальное законодательство (если отсутствует признание страной профильных международных соглашений), а также и ключевые принципы, заложенные FIVA.

ДТС исторические, внесенные в Государственный список историко-культурных ценностей Республики Беларусь, признаются ДТС — историко-культурными ценностями для белорусского народа.

4. Резерв для формирования базы ДТС исторических.

ДТС — кандидат на признание ДТС историческим – синоним, используемого в международной практике термина Автомобиль нового времени (англ., Youngtimer Vehicle).

Примечание: В практике FIVA данная категория автомобилей рассматривается как резерв для Исторических автомобилей (ДТС исторических) и на них также могут быть подготовлены соответствующие документы (FIVA Youngtimer Registration Document), как материал для последующего оформления Идентификационной карты (FIVA Identity Card) [9, 10].

5. Производитель/ Проектировщик (Конструктор) ДТС исторического.

Организация или лицо, разработавшее концепцию и построившее или собравшее это ДТС историческое [10].

6. Марка ДТС исторического

Обычно представляет собой торговую марку, бренд или название, используемое Производителем/ Проектировщиком (Конструктором) во временной период производства ДТС исторического [10].

7. Модель, Серия и Тип (кузова) ДТС исторического

Обозначения, если таковые имеются, которые использовались Производителем/ Проектировщиком (Конструктором) для описания функционального назначения и характеризующих его техник-эксплуатационных параметров во временной период производства ДТС исторического [10].

8. Период (эпоха) использования ДТС исторического

Это период времени, в течение которого транспортное средство находилось в общем, типичном пользовании по своему изначальному функциональному назначению (далее – Период использования) [10].

Примечание: рекомендуется определять продолжительность Периода ДТС исторического начиная с его Года Постройки плюс 15 (Пятнадцать) лет (например, если Год Постройки – 1960, то Период составляет с 1960 по 1975). В связи со Второй мировой войной продолжительность Периода увеличивается до 20 (Двадцати) лет, если Год Постройки Исторического автомобиля находится в диапазоне от 1925 до 1945 года. Продолжительность Периода ДТС исторического также может быть увеличена при наличии особых исторических обстоятельствах (например, из-за войны, эмбарго, и т. д.) [10]. При реализации процедуры оценки рыночной стоимости данная рекомендация может быть учтена при подборе объектов-аналогов.

9. Год выпуска ДТС исторического.

Непосредственно год выпуска определённого автомобиля. Конкретная дата завершения выпуска может отличаться от обозначения Года выпуска модели Производителя и от даты первой регистрации в стране [10].

10. Модификации, внесенные в конструкцию ДТС исторического.

Все отклонения от состояния и технических характеристик его «базовой» Модели, Серии и Типа (кузова) ДТС исторического, доставшиеся от Производителя/ Проектировщика (Конструктора) его первому пользователю [10].

Б. Принятые в международной практике порядок идентификации, учёта, обращения и классификация ДТС исторических по следующим основным критериям, которые могут быть использованы и как элементы сравнения при реализации процедуры оценки их рыночной стоимости.

11. Класс ДТС исторических по элементу сравнения - Эпоха автомобилестроения:

A класс – антикварные (англ., Ancestor) - выпуск до 31.12.1904г.;
B класс — ветераны (англ., Veteran) - выпуск 01.01.1905г.-31.12.1918г.;
C класс – сеньоры (англ., Vintage) - выпуск 01.01.1919г.-31.12.1930г.;
D класс – классические (англ., Post Vintage) - выпуск 01.01.1931г. - 31.12.1945г.;
E класс – послевоенные (англ., Post War) - выпуск 01.01.1946г. - 31.12.1960г.;
F класс — юниоры (англ., Juniors) - выпуск 01.01.1961г.-31.12.1970г.;
G класс — выпуск с 01.01.1971г. и не моложе 30 лет (возрастной лимит, установленный FIVA) [10].

12. Класс Исторических автомобилей по элементу сравнения – Уровень общей сохранности конструкции ДТС исторического относительно конструкции по его Изначальному функциональному назначению.

1) Оригинал №1, «коллекционный/ музейный» экземпляр (англ., Original) — объект, аутентичность (неизменность от момента производства) конструкции и материалов которого подтверждается документально или иными способами, соответствуют состоянию «от Производителя», допускается небольшой физический износ;

2) Оригинал №2 – объект, аутентичность (неизменность от момента производства) конструкции и материалов которого подтверждается документально или иными способами соответствуют, состоянию «от Производителя», имеется физический износ, восстановительные (ремонтные, реставрационные) работы не произведены, допускается наличие ремонта по покраске, хромированию и обивке;

3) Восстановленный, Отреставрированный (англ., Restored) – объект с подтвержденной идентичностью, полностью или частично разобранный, восстановленный и собранный заново. Имеются только небольшие отклонения от спецификации производителя, в случае отсутствия запасных частей или материалов, могут быть заменены на другие той же спецификации. Интерьер, экстерьер и отделка (отделка) должны быть максимально приближены к спецификации Производителя;

4) Заново отстроенные (англ., Rebuilt) – объект у которого использованы детали одного или нескольких транспортных средств той же Модели или Типа, максимально приближены к оригинальным

спецификациям Производителя. Интерьер, экстерьер и отделка (отделка) должны быть максимально приближены к спецификации Производителя [10].

13. Класс ДТС исторических по элементу сравнения – Историческая первозданность конструкции/ степень Модификации, внесенной в конструкцию (соотношение состояний ДТС исторического в Период использования, Год выпуска и в момент внесения Модификаций):

1) Модификации в Периода использования («Нормальная»): модификации задокументированы, подтверждаются, что они была осуществлена (или предусматривались Производителем/ Проектировщиком (Конструктором)) в течение Периода использования ДТС исторического. Конструкция и укомплектованность ДТС исторического соответствуют оригинальным спецификациям Производителя/ Проектировщика (Конструктора). В Период использования произведены небольшие косметические изменения и, как правило, использованные для Модификации части и аксессуары соответствуют Периоду использования;

2) Репродукция и Реплика.

2.1) Модификации после Периода использования: работы по Модификации выполнены на ДТС историческом после Периода использования, но применённые при этом детали относятся к Периоду использования;

2.2) Модификации после Периода использования: работы по Модификации выполнены на ДТС историческом после Периода использования, а также и применённые при этом детали не производились в Период использования. Установление факта такого варианта Модификации может повлиять на установление, идентификацию его фактического года выпуска и, соответственно Классификацию по Эпохе автомобилестроения объекта оценки;

3) Существенная Модификация конструкции и укомплектованности Исторического автомобиля:

3.1) Если шасси/рама или цельный кузов были существенно изменены (например, укорочены, сужены, изменена колесная база, усилена и т. д.), то год выпуска ДТС исторического будет изменен на время, когда он был собран на шасси с измененными материалами, а изначальный Производитель/ Проектировщик (Конструктор) будет изменен на Производителя/ Проектировщика (Конструктора), осуществившего такую Модификацию;

3.2) Если шасси/рама или цельный кузов не претерпели существенных изменений, но 3 (Три) или более из таких существенных компонентов как: двигатель, коробка передач, передняя подвеска/система рулевого управления, задняя подвеска, кузов заменены на несоответствующие Периоду использования, то год выпуска должен быть изменен на время осуществления Модификации; изначальный Производитель/ Проектировщик (Конструктор) также должны быть заменены на лиц, осуществивших Модификацию [10].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Терминологическое обеспечение процедуры оценки стоимости исторических объектов и ИКЦ является первым и концептуально значимым этапом запуска методической составляющей пока специфической для наших специалистов группы оценки, детальная проработка которой с учетом

специальной международной практики очевидно в заметной степени снимет имеющиеся сложности текущего этапа. Очевидно, что исторические объекты останутся «особой категорией», но, вместе с тем, предпосылки для оценки их стоимости на основе уже созданной системы технических нормативных правовых актов имеются.

ЛИТЕРАТУРА

1. Инструкция по оценке стоимости памятников архитектуры, истории, градостроительства в составе недвижимых материальных историко-культурных ценностей. Утверждено Приказом Министерства культуры Республики Беларусь от 30 августа 2007г. за №196
2. На аукционе в Гродно предлагают старинный дворец за 268 тыс. долларов Дата публикации: 7 мая 2020. Режим доступа: WWW.KP.RU: <https://www.kp.ru/online/news/3863057/>
3. Радзівілаўскі палац не жадаеце? Дата публікацыі: 17.10.2018. Рэжым доступу: <https://zviazda.by/be/news/20181016/1539702714-radzivilauski-palac-ne-zhadaece>
4. Дворец Радзивиллов продали на аукционе за 100 рублей. Кто купил и что собирается там делать? Дата публикации: 30.11.2022. Режим доступа: <https://realt.by/grodno-region/news/article/34841/>
5. Минчанка продала квартиру, чтобы купить старинную синагогу. И очень удивилась тому, что увидела внутри Дата публикации: 19 января 2022. Режим доступа: <https://realt.onliner.by/2022/01/19/prodala-kvartiru-chtoby-kupit-sinagogu>
6. Гончарова А., Шабека В. Оценка стоимости историкокультурных ценностей на примере раритетной автомобильной техники / Оценочная деятельность. Научные публикации // Научно- производственный журнал «Земля Беларуси» НИРУП «БелНИЦзем». – 2013. – №4. – С.26-34. Доступно: <http://rep.bntu.by/handle/data/19012>
7. Шабека В., Ігнатковіч Г. Культурні цінності та історичні об'єкти. Практика оцінки їх вартості в умовах Білорусі / Збірник матеріалів Секція 3. Оцінка нерухомих об'єктів культурної спадщини // XXV Міжнародна науково-практична конференція «Сталий розвиток та оцінка майна» /// Всеукраїнське об'єднання «Українське товариство оцінювачів» & Національний університет «Львівська політехніка». Львів, 23-24 травня 2019 року
8. Кодэкс Рэспублікі Беларусь аб культуры ад 20 ліпеня 2016 г. за № 413-3/ Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 02.08.2016, 2/2412 [Электронный ресурс]: 2023. Код доступа: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=Hk1600413> Доступно: 19.02.2023
9. Technical Commission/ Commissions// FIVA [Electronic resource]: 2023 . – Mode of access: https://1.fiva.org/en/commission/technical-commission/?_ga=2.194952877.1476604025.1676810981-1705082302.1676323175&_gl=1*17g8j31*_ga*MTcwNTA4MjMwMi4xNjc2MzIzMjc1*_ga_MH1PHQKFNV*MTY3NjgxNDIxOS42LjEuMTY3NjgxNDIyMC4wLjAuMA – Date of access: 19.02.2023 [Страница Технической комиссии на Официальном сайте Международной ассоциации исторических автомобилей].
10. Protecting, Preserving and Promoting the use of Historic Vehicles. FIVA Technical Code/ FIVA [Electronic resource]: 2023 . – Mode of access: https://fiva.org/wp-content/uploads/2022/05/FIVA.Ref_TC03.2020.Tech_Code_Fin_Cору_V2.pdf– Date of access: 19.02.2023 [Защита, сохранение и поощрение использования исторических транспортных средств. Технический кодекс Международной ассоциации исторических автомобилей].
11. ТКП 52.6.01-2015 Ацэнка вартасці аб'ектаў грамадзянскіх праў. Ацэнка вартасці дарожных транспартных сродкаў