

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ

Қ.И. Сәтбаев атындағы қазақ ұлттық техникалық зерттеу университеті

Э.А. Түркебаев атындағы жобаларды басқару институты

«Бизнес және менеджмент» кафедрасы

5B090800- Бағалау

ҚОРҒАУҒА ЖІБЕРІЛДІ

«Бизнес және менеджмент»

Кафедра меңгерушісі

PhD докторы, профессор

 С.Н.Досова

«14» 04 2019 ж.

ДИПЛОМДЫҚ ЖОБА

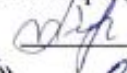
Тақырыбы: «Зақымдалған көлік құралдарының материалдық шығынын және қайта қалпына келтіру құнын анықтау ерекшеліктері»

5B090800 – Бағалау

Орындағандар: Ахметбекова Гауһар Ризабекқызы
Мелдеш Диана Керімжанқызы

Ғылыми жетекші

э.ғ.к., «БЖМ» кафедрасының доценті

 Г.Т. Андыбаева

«15» 04 2019 ж.

Алматы 2019

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ

Қ.И. Сәтбаев атындағы қазақ ұлттық техникалық зерттеу университеті

Э.А. Түркебаев атындағы жобаларды басқару институты

«Бизнес және менеджмент» кафедрасы

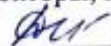
5B090800- Бағалау

ҚОРҒАУҒА ЖІБЕРІЛДІ

«Бизнес және менеджмент»

Кафедра меңгерушісі

PhD докторы, профессор

 С.Н.Досова

«24»  2019 ж.

Дипломдық жобаны даярлауға

ТАПСЫРМА

Білім алушылар: Ахметбекова Гауһар Ризабекқызы

Мелдеш Диана Керімжанқызы

Тақырыбы: Зақымдалған көлік құралдарының материалдық шығынын және қайта қалпына келтіру құнын анықтау ерекшеліктері

Университет ректорының «25» 09 2019 ж. №1064-6 бұйрығымен бекітілген Аяқталған жұмысты тапсыру мерзімі «20» сәуір 2019 ж.

Дипломдық жұмыстың бастапқы берілістері Есеп-түсініктеме жазбаның талқылауға берілген сұрақтарының тізімі мен қысқаша диплом жобасының мазмұны

Дипломдық жобада қарастырылатын мәселелер тізімі

- 1) Көлік құралдарының құнын бағалаудың теориялық негіздері берілген;
- 2) Қалпына келтіру құнын анықтау үшін зиян шеккен (зақымдалған) көлік құралдарын бағалау;
- 3) Көлік құралдарын бағалау қызметінің кемшіліктері және жетілдіру жолдары.

Сызбалық материалдардың тізімі (міндетті сызбалар дәл көрсетілуі тиіс)

13 кесте, 3 сурет 18 жұмыс презентациясының слайды

Ұсынылған негізгі әдебиет барлығы 30 атау

Дипломдық жұмыс дайындау

КЕСТЕСІ

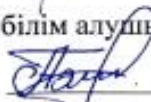
Бөлімдер атауы, қарастырылатын мәселелер тізімі	Ғылыми жетекші мен кеңесшілерге көрсету мерзімі	Ескерту
1) Көлік құралдарын бағалаудың негізгі қағидалары, бағалау мақсаттары, құн түрлері және көлік құралдарының жіктелуін анықтау және жіктеу	24.03.2019	орындалған
2) Көлік құралдарының нарықтық құнын және қалпына келтіру құнын анықтау мақсатында, бағалау туралы есепті ұсыну	09.04.2019	орындалған
3) Көлік құралдарын бағалау қызметінің кемшіліктері және жетілдіру жолдарын ұсыну	20.04.2019	орындалған

Аяқталған дипломдық жұмыс бөлімдеріне кеңесшілер мен норма бақылаушының қойған қолтаңбалары

Бөлімдер атауы	Кеңесшілер(тегі, аты, әкесінің аты)	Қолтаңба қойылған мерзімі	Қолы
Норма бақылаушы	Ж.Ж. Султанбекова	25.04.2019	

Ғылыми жетекшісі:  Андыбаева Гүлсағат Тоқышовна

Тапсырманы орындаған білім алушылар :

 Ахметбекова Гаухар Ризабекқызы
 Мелдеш Диана Керімжанқызы

Күні «25» 04 2019 ж.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ

Қ.И. Сәтбаев атындағы қазақ ұлттық техникалық зерттеу университеті

5B090800-Бағалау

студенттер: Ахметбекова Гауһар мен Мелдеш Диананың

«Зақымдалған көлік құралдарының материалдық шығынын және қайта қалпына келтіру құнын анықтау ерекшеліктері» тақырыбына жазылған дипломдық жобасына

**ҒЫЛЫМИ ЖЕТЕКШІНІҢ
ПІКІРІ**

Бүгінгі күнгі нарықтық экономика мен құқықтық мемлекеттің маңызды институттарының бірі – бағалау қызметі дамып келеді. Бағалау қызметі қоғамда тұрақты экономикалық қатынастарды қалыптастыру үшін, сонымен қатар меншік құқықтары объектісінің өркениетті экономикалық айналысы үшін қажет.

Жұмыстың бірінші бөлімінде көлік құралдарының құнын бағалаудың теориялық негіздері берілген.

Екінші бөлімде тәжірибеде жиі кездесетін, көлік құралдарының нарықтық құнын бағалау мақсатына қажетті ұйымдық және технологиялық аспектілер көрсетілген.

Үшінші бөлімде көлік құралдарын бағалау қызметінің кемшіліктері айқындалып және жетілдіру жолдары бойынша ұсыныстар жасалған.

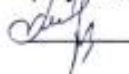
Жұмыс логикалық жалғасымы бар аяқталған, толық жұмыс деп айтуға болады.

Дипломдық жобаны дайындағандар Ахметбекова Гауһар мен Мелдеш Диана жобаны жазу барысында барынша жауапкершілікпен, ізденімпаздықпен қарап, берілген тапсырмаларды дер кезінде орындап, берілген уақытқа сай орындап шықты.

Тақырыптың өзектілігін, жұмыс мазмұны мен рәсімделуін жұмысқа деген қарым-қатынастарын ескере отырып «Зақымдалған көлік құралдарының материалдық шығынын және қайта қалпына келтіру құнын анықтау ерекшеліктеріне» жазылған дипломдық жобаны Мемлекеттік аттестациялық комиссия алдында қорғауға жіберуге болады және «өте жақсы» (95%) деп бағалауға болады.

Пікір беруші

Э.ғ.к.. «БЖМ» кафедрасының доценті
(лауазым, ғылыми дәрежесі, атағы)

 Андыбаева Г.Т

«15» 04 2019 ж.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Қ.И. Сәтбаев атындағы қазақ ұлттық техникалық зерттеу университеті

5B090800-Бағалау мамандығының студенттері Ахметбекова Гауһар мен
Мелдеш Диананың «Зақымдалған көлік құралдарының материалдық
шығынын және қайта қалпына келтіру құнын анықтау ерекшеліктері»
тақырыбына жазылған
дипломдық жобаларына

СЫН-ПІКІР

Өзірленген:

- а) графикалық бөлімі 18 – парак
б) түсіндірме жазбасы 57 бетте

ЖОБАҒА ЕСКЕРТУ ЖАСАУ

Бүгінгі күнгі нарықтық экономика мен құқықтық мемлекеттің маңызды институттарының бірі –бағалау қызметі дамып келеді. Бағалау қызметі қоғамда тұрақты экономикалық қатынастарды қалыптастыру үшін, сонымен қатар меншік құқықтары объектісінің өркениетті экономикалық айналысы үшін қажет.

Дипломдық жоба алдына қойылған мақсат, міндеттерін толығымен ашқан, өз беттерінше жүргізілген ғылыми жұмыс деп айтуға тұрады.

Өсіресе, жоба жазушыларының көлік құралдарының нарықтық құнын, материалдық шығынын және қайта қалпына келтіру құнын жан-жақты талдап негізгі проблемаларын айқындауы ерекше қызығушылық тудырады. Қазақстандағы Жылжымалы мүлікті бағалаудағы ұсыныстар мен жетілдіру жолдарын терең талдап, болашақтағы даму бағыттарын айқындаған. Қарастырылып отырған дипломдық жобадастилистикалық кателер кездеседі, дегенмен бұл жұмыстың ғылыми құндылығын түсірмейді.

Жоба бағасы

«Зақымдалған көлік құралдарының материалдық шығынын және қайта қалпына келтіру құнын анықтау ерекшеліктері» тақырыбына жазылған дипломдық жобаны мемлекеттік аттестациялық комиссия алдында сәйкесінше қорғалған жағдайда «өте жақсы» (95%) деп бағалауға болады.

Пікір беруші

Туран Университетінің

«Есеп және аудит» кафедрасының э.ғ.к., доценті

«Л.Р.» 04 2019 ж.

ҚазҰТЗУ 704-22 Ү. Сын-пікір



Краткий отчет



Университет:	Satbayev University
Название:	Зақымдалған бағалау көлік құралдарының жақсы материалдық көліктің шығынын сәйкес және қайта қалпына болады келтіру құнын нарықтық анықтау болған ерекшеліктері
Автор:	оның Ахметбекова талсырыс Гауһар тәжірибесі Ризабекқызы шашыранды Мелдеш енгізу Диана диск Керімжанқызы
Координатор:	Гульмира Муханова
Дата отчета:	2019-04-26 09:31:05
Коэффициент подоби́я № 1:	1,3%
Коэффициент подоби́я № 2:	0,2%
Длина фразы для коэффициента подоби́я № 2:	25
Количество слов:	16 861
Число знаков:	138 976
Адреса пропущенные при проверке:	
Количество завершенных проверок:	17

! К вашему сведению, некоторые слова в этом документе содержат буквы из других алфавитов. Возможно - это попытка скрыть позаимствованный текст. Документ был проверен путем замещения этих букв латинским эквивалентом. Пожалуйста, уделите особое внимание этим частям отчета. Они выделены соответственно.
Количество выделенных слов 31

Самые длинные фрагменты, определенные, как подобные

№	Название, имя автора или адрес гиперссылки (Название базы данных)	Автор	Количество одинаковых слов
1	URL http://fb.com/docs.org/docs/index-44723.html		27
2	URL http://rud.exdat.com/docs/index-794545.html?page=3		19
3	Документ из базы НЭУ 548698c7-c808-4065-a1f3-06ccc0a80d1d.doc NARXOZ (NEU) (Information Technology Center)	па	18
4	Документ из базы НЭУ 548698c7-c808-4065-a1f3-06ccc0a80d1d.doc NARXOZ (NEU) (Information Technology Center)	па	18
5	Документ из базы НЭУ 548698c7-c808-4065-a1f3-06ccc0a80d1d.doc NARXOZ (NEU) (Information Technology Center)	па	16
6	Документ из базы НЭУ 548698c7-c808-4065-a1f3-06ccc0a80d1d.doc NARXOZ (NEU) (Information Technology Center)	па	16
7	Документ из базы НЭУ 548698c7-c808-4065-a1f3-06ccc0a80d1d.doc	па	15

Окончательное решение в отношении допуска к защите, включая обоснование:

К защите допущен

29.04.2019

Дата

В.И.

Подпись заведующего кафедрой /

начальника структурного подразделения

МАЗМҰНЫ

Кіріспе	12
1 Көлік құралдарының құнын бағалаудың теориялық негіздері	14
1.1 Бағалау мақсатында көлік құралдарын анықтау және жіктеу	14
1.2 Көлік құралдары құнының түрлері, бағалау мақсаттары және қағидалары	17
1.3 Зақымдалған көлік құралдарын бағалаудың әдістемесі	21
2 Қалпына келтіру құнын анықтау үшін зиян шеккен (зақымдалған) көлік құралдарын бағалау	26
2.1 Зақымдалған көлік құралдарын бағалаудың тәсілдері және есептеу жолдары	17
2.2 Subary Legasy көлік құралын қалпына келтіру құнын іс-тәжірибе жүзінде бағалау	32
3 Көлік құралдарын бағалау қызметінің даму ұсыныстары және оған келген залалды бағалау бойынша бағдарламалық қамтамасыз ету	40
Қорытынды	44
Пайдаланылған әдебиеттер тізімі	46

КІРІСПЕ

Зерттеу тақырыбының өзектілігі. Бүгінгі күнгі нарықтық экономика мен құқықтық мемлекеттің маңызды институттарының бірі – бағалау қызметі дамып келеді. Бағалау қызметі қоғамда тұрақты экономикалық қатынастарды қалыптастыру үшін, сонымен қатар меншік құқықтары объектісінің өркениетті экономикалық айналысы үшін қажет. Қазақстан Республикасының активтерінің негізгі түрі болып- көлік құралдары табылатын көліктік кешенінде олардың құнын бағалаудың қажеттілігі туындап отыр. Оның актуалдығы сақтандыру қызмет нарығының құрылуынан пайда болды, оның негізгі мәселесінің бірі – кейіннен залалды өтеу үшін апатты зілзала, авария, өрт, жол-көліктік оқиға және тағы басқа нәтижесінде туындайтын зардаптар сомасын бекіту.

Дипломдық жобаның мақсаты. Зақымдалған көлік құралдарының қалпына келтіру құнын анықтау. Бұл мақсатты іске асыру үшін мынадай міндеттер қойылады:

- көлік құралдарын бағалаудың ғылыми, әдістемелік, ақпараттық және ұйымдық қамтамасыз етілу негіздерін зерттеу;
- көлік құралдарының бағалау қағидаларын, бағалау үрдістерін қарастыру;
- зақымдалған көлік құралдарын тәжірибе жүзінде бағалау;
- көлік құралдарын бағалаудағы шетел тәжірибесінде қолданылатын ақпараттық базаны зерттеу;
- көлік құралдарын бағалау әдістемесін жетілдіру жолдарын қарастыру.

Көлік құралдарын бағалау қажеттігі бүгінгі күні банктік жүйеде меншік иесінің өз көлік құралын кепілдікке ұсынып, несие алуына мүмкіндігінің тууымен түсіндіріледі.

Қазіргі жағдайда көлік құралдарын бағалаудың қажеттілігі келесі жағдайларда туындайды:

- бизнес-жоспарды әзірлеу, автомобильдік-құрылыс өндірісін құру және дамыту;
- көлік құралын өндіріске жіберілгендегі, болжамды нарықтық құнын бағалау;
- көлік құралдары тобы бойынша негізгі қордың белсенді бөлігін қайта бағалау;
- жекешелендіру кезінде бағалау;
- мемлекет меншігіндегі көлік құралдарымен мәміле жасағанда;
- көлік құралдарының кедендік шекара арқылы Қазақстан Республикасына кіргізілгенде;
- мүлік салығын есептеу үшін салық салу базасын анықтау;
- көлік құралдарын сату-сатып алу, сонымен қатар аукциондық;
- көлік құралдарының кепілдігін рәсімдеу;
- көлік құралдарын жалға және лизингке беру;
- кәсіпорынның жарлық қорына салым ретінде көлік құралын рәсімдеу;

- қоғамнан шыққанға, қоғам тарағанда және қоғам жойылғанда қоғам қатысушысының (акционердің) салымын еншілеу (бөлу);

- кәсіпорынды жалпы бағалауда негізгі қордың бөлігі ретінде көлік құралдарын бағалау;

- жою немесе авария, өрт, жарылыс, найзағай соққысынан, нөсерлі жауын-шашын, бұршақ, қалың қар, жер сілкіну, сел, опырылу, көшкін, тасқын, су басу, мұз астына түсіп кету, су құбыры немесе жылу жүйесі нәтижесінде зақымдану жағдайында, сонымен қатар ұрлау (айдап кету) әрекетімен байланысты ұрлау және жойылу (зақымдану) жағдайында көлік құралдарын сақтандыру;

- көлік құралы зақымданғандағы залал құнын бағалау;

- көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін сақтандыру;

- көлік құралдарын сыйға тарту (салық салу мақсатында);

- көлік құралдарын мұраға қалдыру (салық салу мақсатында);

сот шешімімен мүлікті (көлік құралдарын) бөлу;

- көлік құралдарымен бартерлік мәмілелер;

- мүлікті түгендеу (инвентаризациясы);

- көлік құралдарын конфискациялау;

- көлік құралдарын есептен шығару және жою.

Жалпы дипломдық жұмысқа тоқталатын болсақ, мұнда алға қойылған мақсаттарға жету үшін, көлік құралдарын бағалау бойынша ғылыми, әдістемелік, ақпараттық және ұйымдық қамтамасыз ету мәселелері қарастырылған. Сонымен қатар дипломдық жұмыс көлік құралдарын бағалаудың негізгі аспектілерін ашып көрсетеді.

Дипломдық жобаны орындаушылар. Дипломдық жобаның 1.1, 1.2, 2.1 бөлімшелерін орындаған – Мелдеш Д.К. 2.2, 3 бөлімшелерін орындаған – Ахметбекова Г.Р.

1 Көлік құралдарының құнын бағалаудың теориялық негіздері

1.1 Бағалау мақсатында көлік құралдарын анықтау және жіктеу

ҚР Азаматтық кодексінің 117 – бабына сәйкес: «Жылжымайтын заттарға жатпайтын мүлік, оның ішінде ақша мен бағалы қағаздар жылжитын мүлік болып табылады. Заң құжаттарында көрсетілгеннен басқа реттерде жылжитын мүлікке құқыққа тіркеу талап етілмейді». Сонымен, ҚР АҚ жылжитын мүлікке анық және толық анықтама бермейді; осыған байланысты мемлекеттік тіркеуге жататын әуе және теңіз кемелері, ішкі суда жүзу кемесі, «өзен–теңіз» жүзу кемесі, ғарыштық объектілер де жылжымайтын заттарға теңестіріледі [1].

Қазақстан Республикасының жол жүру ережесіне сәйкес көлік құралы болып жолмен адамдарды, жүк пен құрал – жабдықтарды алып жүретін құрылғы табылады. Көлік құралының құрамына механикалық көлік құралдары, тіркемелер, мопедтер, аспалы қозғалтқышы бар велосипедтер және осыған ұқсас сипаттағы басқа да көлік құралдары кіреді. Механикалық көлік құралдары құрамына көлік құралдары, мотокөлік құралдары, троллейбустар, трамвайлар, әртүрлі тракторлар, өзі жүретін көлік құралдары жатады. Мем СТ 25 478-91 сәйкес көлік құралдарына жүк және жеңіл автомобильдер, автобустар және автопоездар кіреді [10].

Көлік құралы – қозғалтқыш арқылы қозғалатын, жалпы жол жүйесінде адамдарды, жүк пен құрал – жабдықтарды алып жүретін, сонымен қатар жеке өзінің 400 кг-нан астам салмағы бар құрылғы. Жүктелген салмағы көлік құралының толық жүктелген (жанармаймен, майлармен, суытқыш сұйықтармен және т.б.) және комплектіленген салмағымен (қосымша дөңгелектерді, құрал – саймандарды және т.б.) анықталады, оған тек үстіндегі жүгі, жолаушылар, жүргізуші салмағы кірмейді.

Көлік құралдары жолаушы, жүк және арнайы көлік болып бөлінеді. Жолаушы көлігінің құрамына жеңіл автомобильдер және автобустар кіреді. Жүк көлік құралдарына арнайы, жүк автомобильдері жатады. Жеке қызмет көлік құралдарына негізінен көліктік емес жұмыстарды орындауға арналған, арнайы құрал – жабдығы бар автомобильдер жатады.

Жеңіл автомобиль – жүргізуші орнын есептемегенде, отыратын орны 8 –ден аспайтын және жолаушыларды тасымалдауға арналған көлік құралы. Жеңіл автомобильдер жанағының түрі мен қозғалтқыштың жұмыс көлеміне байланысты жіктеледі [26], яғни қозғалтқыш цилиндрінің жұмыс көлемі (л) бойынша төмендегідей болып бөлінеді:

1. ерекше кіші (1,2 литрге дейін);
2. кіші (1,3 - 1,8 л);
3. орташа (1,9 - 3,5 л);
4. үлкен (3,5 литрден жоғары);
5. жоғары (регламентелген).

Автобус – жүргізуші орнын есепке алмағанда, отыратын орны 8–ден астам және жолаушыларды тасымалдауға арналған көлік құралы. Автобустар қалалық, қала сыртындағы, қалааралық және туристік болып бөлінеді.

Жүк– жолаушы автомобилі – жүргізуші орнын есепке алмағанда, отыратын орны 3–тен аспайтын және жүк тасымалдауға арналған жабдықталған, платформасы бар көлік құралы. Мұндай автомобильдерге жанағына жүкті орналастыру үшін, яғни ауданын үлкейту мақсатында артқы орындықтары жоқ немесе алынып тасталатын жеңіл автокөлігі жатады.

Жүк автомобилі – жүкті тасымалдауға арналған көлік құралы. Жүк автомобилі борттық автомобиль, сонымен қатар тіркемесі бар автомобиль (борттық тягач), жартылай тіркемесі бар автомобильдік тягачтар, самосвалдар және арнайы автомобильдер болып бөлінеді. Жалпы жүк автомобильдерін толық массасына байланысты 7 класқа бөледі [26]:

1. 1,2 тоннаға дейін;
2. 1,3 - 2,0 тонна;
3. 2,1 - 8,0 тонна;
4. 9,0 - 14 тонна;
5. 15 - 20 тонна;
6. 21 - 40 тонна;
7. 40 тоннадан жоғары.

Арнайы автомобиль – жартылай тіркеме немесе тіркемесі бар, жүктің белгілі бір түрін ғана тасымалдауға арналған және осыған байланысты арнайы жанағы бар жүк автомобилі. Арнайы автомобильдерге фургоны бар автомобильдер (жалпы мақсаттағы, изотермиялық, рефрижираторлар, нанға, жиһазға, киімге, жануарларға және т.б. арналған) немесе цистернасы бар автомобильдер (сұйық және шашыранды жүкке арналған), контейнеровоздар, ауыстырылатын (алынатын) жанағы бар автомобильдер, ұзын өлшемді жүкті тасымалдауға арналған автомобильдер, ауыр көтергіш автомобильдер, панелевоздар, блоковоздар, фермовоздар, плитовоздар, балковоздар, сантехкабиновоздар, құрылыс қоспаларын және ерітінділерді тасымалдаушы автомобильдер және т.б. жатады.

Жеке қызмет автомобилі – арнайы қызметті орындауға арналған және осыған байланысты арнайы жабдықталған автомобиль. Жеке қызмет автомобильдеріне өрт сөндіру автомобильдері, автокрандар, компрессорлық бекітпелері бар автомобильдер.

Тіркеме – қозғалтқышы жоқ бір-, екі-, немесе көпбілікті құрылғы, жалпы жол жүйесінде адамдарды, жүкті немесе бекітілген жабдықты тасымалдауға арналған. Тіркеме көлік құралына тартқыш-ілінісу құрылғысының көмегімен тіркеп сүйреледі.

Көлік құралының агрегаты жоюға немесе толық жөндеуден өткізуге бағытталады [11], егер:

- 1) базалық және негізгі бөлшектер агрегатының толық бөлшектеп, жөндеуді талап еткенде;

2) агрегаттың жұмыс қабілеттілігін техникалық себептерге байланысты қалпына келтіру мүмкін емес немесе оған ағымдағы жөндеу жүргізу арқылы қалпына келтіру экономикалық тиімсіз болса.

Ағымдағы жөндеу базалықтан басқа барлық бөлшектерді қалпына келтіру немесе ауыстыру арқылы агрегаттың жұмыс қабілеттілігін қамтамасыз етуге арналған. Автомобильдің, оның базалық және негізгі детальдарының негізгі агрегаттарының тізімі 1-кестеде көрсетілген.

1- кесте – Автомобиль детальдарының негізгі агрегаттарының тізімі

№	Агрегаттары	Базалық бөлшектер	Негізгі бөлшектер
1	Жинақталған тіркеу картері бар қозғалтқыш.	Цилиндрлер блогы	Цилиндрлер бастиегі, буынды білік, маховик, қайта бөлетін вал, тіркеу картері
2	Беріліс қарабы	Беріліс қарабы картеры	Картердің жоғарғы қақпағы, беріліс қарабының ұзартқышы, бірінші, екінші және аралық білік
3	Гидромеханикалық беріліс	Механикалық редуктордың картері	Қос фрикционның корпусы, бірінші, екінші және аралық біліктер, сорғыш дөңгелектер.
4	Кардандық беріліс	Кардандық біліктің құбыры (құбырлары).	Фланец-вилка, сырғанау вилкасы
5	Артқы белдік (задний мост)	Артқы белдік картері	Жарты ось қаптамасы, редуктор картеры, мойынтірек стаканы, дифференциал чашкалары, дөңгелік күпшегі, тежеуіш барабаны немесе диск, дөңгелек редукторының жетектегіші
6	Алдыңғы ось (передняя ось)	Алдыңғы ось арқалығы немесе тәуелсіз аспаның көлденең жақтауы	Бұрылыс цапфа, дөңгелік күпшегі, шкворень, тежеуіш барабан немесе диск.
7	Рульдік басқару (управление)	Рульдік механизм картері, гидрокүшейткіш золотнигінің картері	Ілмек білігі, червяк, рейкапіспек, шарикті гайканың бұрамасы, гидрокүшейткіш сорғышы корпусының қақпағы
8	Жүк автомобильінің кабинасы және жеңіл автомобильдің жанағы	Кабина немесе жанақ каркасы	Есік, қанат, радиатора облицовкасы, капот, багажник қақпағы
9	Автобус жанағы	Қаңқа негізі	Еден қаптамасы, шпангаут
10	Жүк автомобилінің платформасы	Платформа негізі	Көлденең жақтаулар, арқалықтар
11	Рама	Лонжерондар	Көлденең жақтаулар, кронштейндар, серіппегіш
12	Автомобиль платформасының көтергіші құрылғысы	Гидравликалық көтергіштің корпусы, қуаттылықты таңдау қорабының картеры	Қуаттылықты таңдау қорабы сорғышының корпусы
Ескерту-кестеде жеңіл және ауыр автокөлік түрлеріне тән агрегаттар тізімі көрсетілген			

1.2 Көлік құралдары құнының түрлері, бағалау мақсаттары және қағидалары

ҚР «Бағалау қызметі туралы» Заңына сәйкес бағалау мақсаты үшін құнның негізгі түрі нарықтық құн болып табылады [3]. Көлік құралдарын бағалауда, бағалау қызметі туралы заң талаптарына жауап беретін құнның негізгі түрлерінің аты мен анықтамалары төменде көрсетілген [11]:

Көлік құралының нарықтық құны – көлік құралының бәсеке жағдайында ашық нарықта өткізілуі мүмкін ықтимал баға, мұнда мәміле жақтары ойланып, шешім қабылдайды, барлық қажетті ақпарат ашық болады, ал мәміле бағасының көлеміне қандай да кенеттен болатын жағдайлар әсер етпейді.

Шектеулі нарықтағы көлік құралының құны – көлік құралының ашық нарықта сатылуы мүмкін емес немесе қосымша шығынды талап ететін құны. Ол конструктивті немесе экологиялық қауіпсіздік, арнайы функционалды бағыттағы және т.б. критерийлер бойынша қабылданған заңдарға сәйкес көлік құралдарын эксплуатациялау шектелген немесе мүмкін болмайтын кезде бағалау процесінде қолданылады.

Көлік құралының белгілі бір жағдайда және оны қолдану мақсатына байланысты құны – көлік құралының белгілі бір жағдайға және оны қолдану мақсатына байланысты анықталатын құны. Жаппай эксплуатацияланатын көлік құралдарынан елеулі айырмашылығы бар, пайдалану шарттары мен мақсаттары ерекше көлік құралдарын бағалауға арналған. Негізінен раритеттік көлік құралдарын бағалауға қолданады.

Көлік құралының бағалау құны – есептік (анықталатын) көрсеткіш. Көлік құралын бағалауда әр түрлі кезеңдердегі құнның түрлері анықталады:

- көлік құралын өндіріске дайындап, игеру – жобалық (потенциалды, инвестициялық) құн;
- көлік құралын эксплуатациялау – бастапқы (толық бірінші) құны, бастапқы баланстық құны, қалпына келтіру құны, баланстық құны, қайта өңдеу құны, ауыстыру құны, қалдық құны, нарықтық құны, кедендік құны, сақтандыру құны, жөндеу бойынша құны (қалпына келтіру бойынша), жойылу құны;
- эксплуатациядан шығып қалу – утилизациялық құн.

Жобалық (потенциалды, инвестициялық) құн – көлік құралдарының болжамды нарықтық құны, ол бизнес-жоспарды игеру, инвестициялық және өндірістік жобаны қабылдауда, көлік құралын шығару бойынша жаңа өндірістік қуаттылықты ойлап табудың технико-экономикалық құжаттарында көрсетіледі.

Бастапқы (толық бірінші) құн – көлік құралдарын кәсіпорынға қабылдау құны, яғни ол көлік құралының сатып алу мерзіміндегі нақты шығындардың жиынтығымен анықталады.

Бастапқы баланстық құн – кәсіпорын балансына тіркегендегі көлік құралының бастапқы құны, ол есептік бухгалтерлік құжаттарда көрсетіледі. Эксплуатациядағы көлік құралының негізгі қорды келесі қайта бағалау мерзімі

немесе оны қайта жабдықтауды ресми тіркеу мерзімі келгенге дейін, бастапқы құны ескеріледі.

Қалпына келтіру құны – алдын ала сатып алынған көлік құралының қазіргі жағдайда бағалар мен тарифтердің өзгеруін ескергендегі, қайта өндіру құны немесе ауыстыру құны. Негізгі қорды қайта бағалағанда, толық қалпына келтіру құны анықталады, яғни алдын ала өндірілген көлік құралының қайта бағалау уақытына бағалар деңгейін (тозуды қоспағанда) ескергендегі бастапқы құны. Жалпы жағдайда негізгі қордың толық қалпына келтіру құны шығындардың толық құнын анықтайды, бұл шығындарды оны иемденетін ұйым өтейді, оған көлікті ұқсас жаңа, нарықтық бағалары және тарифтері бойынша объектіге ауыстырудың мүмкін шығындары, тасымалдау, объектіні орнату, шетел объектілері үшін кедендік төлемдер және т.б. кіреді.

Баланстық құн – бухгалтерлік есепте көрсетілген көлік құралының құны, ол не бастапқы баланстық құнға, не көлік құралының қалпына келтіру құнына тең.

Қайта өңдеу құны – көлік құралының бүгінгі күнгі сатылып жатқан немесе өндіріліп жатқан нақты көшірмесінің құны.

Ауыстыру құны – ұқсас функционалды және конструктивті сипаттамалары бар, бағаланып жатқан көлік құралы аналогының құны.

Қалдық құн – бастапқы баланстық құннан немесе толық қалпына келтіру құнынан қалдық құнын анықтау мерзіміндегі жинақталған тозу сомасын алып тастағанға тең.

Жойылу құны – көлік құралының ұқсас көлік құралдары тұрақты қызмет көрсету уақыты аяқталғандағы, аталған көлікті пайдаланудан шығарып тастау қажет болғандағы құны.

Утилизациялық құн – көлік құралының оның агрегаттарының, тораптарының, бөлшектер жүйесі мен эксплуатациялық материалдарының, оған олардың утилизациялау шығындары қосылады, нарықтық құнына тең құн.

Кедендік құн – көлік құралдарын шығарған мемлекеттегі нарықтық құны, оған кіргізілген кедендік территорияға дейін әкелу шығындары (тасымалдау құны, тиеу шығындары, түсіру, қайта тиеу, сақтандыру сомасы), сонымен қатар сатып алушының комиссияндық және брокерлік сыйақыларға кеткен шығындар кіреді, оған тек көлік құралын сатып алуға байланысты комиссияндық сыйақылар кірмейді.

Сақтандыру құны – көлік құралының сақтандыру шартына отыру уақытындағы нарықтық құны. Шарттың осы түрінің негізгі талабы болып табылады [6].

Көлік құралының конструкциясына өзгерістер енгізу құны – еңбек және материалдық шығындар, құжаттық шығындар, салықтар және басқа да міндетті төлемдер, сонымен қатар табыс.

Көлік құралының конструктивті элементтерінің (қосалқы бөлшектерінің) құны – көлік құралының конструктивті элементтерінің (қосалқы бөлшектерінің) бәсеке жағдайында ашық нарықта сатып алынуы мүмкін ең ықтимал бағасы, мұндай жағдайда мәміле жақтары ақылмен, барлық қажетті ақпаратты ала

отырып қызмет істейді, және мәмілесіне бағасына қандай да кенеттен болатын жағдайлар әсер етпейді.

Көлік құралын жөндеуге арналған материалдарының құны – көлік құралын жөндеуге арналған материалдардың бір өлшем бірлігінің ең ықтимал бағасы, яғни ол бәсеке жағдайында ашық нарықта сатып алынуы мүмкін, ал мәміле жақтары ақылмен, барлық қажетті ақпаратты ала отырып қызмет істейді және мәміле бағасына қандай да кенеттен болатын жағдайлар әсер етпейді.

Көлік құралдарын жөндеу бойынша қызмет көрсетулердің құны – көлік құралдарын жөндеу бойынша қызмет көрсетулердің еңбек сиымдылығының бір өлшем бірлігінің ең ықтимал бағасы, яғни ол бәсеке жағдайында ашық нарыққа осы бағамен шығарылуы мүмкін, ал мәміле жақтары ақылмен, барлық қажетті ақпаратты ала отырып қызмет істейді және мәміле бағасына қандай да кенеттен болатын жағдайлар әсер етпейді.

Жаңа немесе ұсталған көлік құралдарын бағалауға байланысты нарықтық құн көлік құралдарының бірінші немесе екінші нарықтағы құнына бөлінуі мүмкін [11]. Бірінші нарықтағы құн – бірінші рет сатуға шығарылған көлік құралдарының нарықтық құны. Екінші нарықтағы құн – мемлекеттік тіркеуден өткен және сатуға ұсынылған, ұсталған көлік құралының нарықтық құны.

Көлік құралын бағалау барысында тағы бір ескерілетін және есептелетін маңызды фактор тозуды анықтау болып табылады. Тозу – бағалау қызметіндегі, эксплуатациялау үрдісінде бағалау объектісі құнының абсолюттік немесе қатысты жоғалуы. Тозу, оның пайда болу себептерінің түріне байланысты табиғи, функционалдық және моральдық (сыртқы) болып бөлінеді.

Табиғи тозу – көлік құралдары құнының эксплуатациялау үрдісінде, көліктің техникалық жағдайының өзгеруіне байланысты абсолюттік немесе қатысты жоғалуы, оның нәтижесінде көліктің функционалдық және эксплуатациялық сипаттамалары бұзылады (төмендейді) [11]. Табиғи тозудың негізгі себептері – тозу, пластикалық деформациялар, әр түрлі бұзылулар, коррозия, конструктивті материалдардың физика-химиялық ерекшеліктерінің өзгеруі.

Функционалдық тозу - көлік құралдары құнының көліктік және қосымша қызметпен байланысты, жеке функцияларының бұзылуына байланысты абсолюттік немесе қатысты жоғалуы, оның нәтижесінде көліктің функционалдық мүмкіндіктері төмендейді (азаяды) [11]. Мысалы, автомобиль-амфибий өзінің жүзе алу қасиеттерінен айырылғанда, функционалдық тозу пайда болады.

Моральдық (сыртқы) тозу – сыртқы факторлардың әсірінен хабардар сатып алушы үшін көліктің пайдалылығымен төмендеуіне байланысты көлік құралдары құнының абсолюттік немесе қатысты жоғалуы, мұндай факторларға өндіріс саласындағы ғылыми-техникалық прогресс, өндірістің, импорттың, көлік құралдарының тауар нарықтары мен эксплуатацияның мемлекетпен реттелуі, және т.б. жатады [11].

Көлік құралдары конструктивті күрделі құрылым екенін ескеріп, оны бағалауды 2 кезеңде жүргізу қажет [18]. Төмендегі 1 – суретте көлік құралын бағалаудың 2 кезеңі толық көрсетілген (1-сурет).



1-сурет – көлік құралын бағалаудың кезеңдері
Ескерту - сурет [18] әдебиетінің негізінде құрастырылды

Бірінші және екінші кезеңдерде орындалатын іс-әрекеттер көлік құралдарын бағалау қызметінің жалпы мақсаттары болып табылады. Көлік құралдарын бағалауда жалпы мәселелерді шешумен қатар, жеке моменттерін де анықтап алу керек:

- ұсынылған көлік құралының сипаттамасы (моделі, шығарылған жылы, техникалық жағдайы және т.б.);
- ұсынылған көлік құралының қандай да бұзылған бөлшегінің сипаты;
- ұсынылған көлік құралының бұзылу көлемі;
- амортизациялық тозу көлемі;
- лакобояулық жабынның сипаттамасы (компоненттер жағдайы);
- қалпына келтіруге, жөндеуге қажетті қосалқы бөлшектер;
- қандай да қосалқы бөлшектердің құны;
- көлік құралын жөндеуге қолданылатын материалдардың құны;
- қалпына келтіру шығындарының құны;
- жөндеу нәтижесінде көлік құралының тауарлық түрінің жоғалу құны;
- ұсынылған көлік құралының жойылу құны;
- ұсынылған көлік құралын жөндеу-қалпына келтіру жұмыстарының көлемі және сипаты;
- жөндеудің техникалық-экономикалық жөндігі;
- нормативті (амортизациялық) тозуды ескергендегі, көлік құралының толық қалпына келтіру құны;
- сақтау, тасымалдау, эксплуатациялау және т.б. процесі негізінде, көлік құралының жағдайы мен қасиеттерінің өзгеруі нәтижесінде арзандату көлемі.

Көлік құралдарын бағалау қызметінің объектісі жеке және заңды тұлғалар мүліктік жауапкершілікке ие болатын, көлік құралдарының тұтыну қасиеттері болып табылады [11]. Бұл мәселені шешуге көлік құралдарын бағалау әдістемесі келтіріледі, ол ғылыми рекомендацияларға сәйкес, халықаралық

тәжірибемен қатар, Қазақстандық нарықта жылжымалы және жылжымайтын мүлікке баға белгілеу ерекшеліктерін ескеріп жасалынған.

1.3 Зақымдалған көлік құралдарын бағалаудың әдістемесі

Қазақстан Республикасының заңнамасына негізделетін және нарық талабында баға белгілеу заңдылығына дәйектелетін орындауды әдістемелік басқару орнатады.

Өңдеу барысында Қазақстан Республикасының автокөлік нарығында транспортты құралдардың жөндеу құнын зерттеуі бойынша материалдар қолданады және жалпыланады.

Құрылымда және мазмұнда КҚ бағалау бойынша өндіруші елдердің (Германия, Ресей, АҚШ, Жапония және т.б.), Қазақстан Республикасының Әділет Министрлігінің сот сараптама Орталығының әрекет етуші, әдістемелік кепілдемесін, Қазақстандық бағалаушылар ассоциясының кепілдемесін қолдану тәжірибесі ескерілді.

Әдістемелік басқарудың ғылыми негізін төмендегі құжаттар құрады:

1. Жеңіл автокөліктің және оның иесіне зақымдануда тигізген мүлктік залалының құнын анықтауы бойынша әдістемелік кепілдеме - Ленинград, 1988;
2. Отандық және импортты өндірушілердің автокөлік сараптамасын өткізу әдістемесі - Киев, 1988;
3. Ұсынған сәттен транспортты құралдардың табиғи тозуы мен техникалық жағдайын ескере құнын анықтауының әдістемелік басқаруы - М., 1989;
4. Ұсынған сәттен автотранспортты құралдардың табиғи тозуы мен техникалық жағдайын ескере құнын анықтауының әдістемелік басқаруы РД 37.0009.015-98 (№ 1, 2, 3, 4, 5, 6. М., 2006 –өзгертулерімен);
5. Ұсынған сәттен транспортты құралдардың құнын анықтауының әдістемелік басқаруы. ЦСЭ МЮ РК, Алматы, 1999;
6. Автотранспортты құралдардың бағалауы бойынша әдістемелік басқару. Институт Оценки, Алматы, 2002;
7. Автотранспортты құралдардың және оларды қалпына келтіру жөндеуінің ОСГПО аясында сараптама үшін құнның есебі және анықтауы бойынша әдістемелік нұсқау.

Аталған жұмыстың тапсырыс берушісі: көлік құралдардың иелері (жеке және заңды тұлға) немесе олардың сенімді өкілдері, сонымен қатар мүдделі сатушы және сақтандыру ұйымдары, құқық қорғаушы, сот және кеден органдары, салықтық органдар, нотариат, банктер және басқа да қаржылық-несиелік мекемелер, көліктік-пайдаланымдық және жөндеу қызмет көрсету кәсіпорындары бола алады.

Жұмысты орындау бастамасының негізі мүдделі ұйымның немесе соттың арнайы сұранымы, тапсырыс беруші мен бағалаушы мекеменің арасындағы келісімшарт болады.

Қорытындысында бағалаушы тек басты фактке қатысты (ЖКП-нан кейінгі автокөлікті қалпына келтіру жөндеуінің құны) аралық (жанама) міндеттерді (мысалы: ЖКП-нің факт, жақтардың кінәлілігі) орнатады және ол қосымша дәлел ретінде ұсынылады.

Қазақстан Республикасының 2005 жылдың 1 шілдесінен №446-ІІ «Көлік құралдарының иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігінің сақтандыру міндеттілігі туралы» 16 бабына сәйкес жасалынған (өзгертулерімен және толықтытыруылармен) Заңында мүлікке зақым түскен жағдайда, сақтандыру төлеміне өз құқығын пайдалануға ынталы жәбірленуші зиян шеккен мөлшерді анықтау мақсатында тәуелсіз сарапшы (бағалауға) ұйымға тексеру үшін зақымданған мүлікке немесе оның қалдығын сақтандырушыға көрсетуі қажет.

Бағалау үшін – заңды тұлға – тексеруді арнайы дайындалған бағалаушы маман жүргізеді (бағалаушы, бағалаушының көмекшісі) Мамандандырылған тексеруді өткізу үшін сарапшы фотокамерамен және қажеттілігінше қарапайым өлшеуіш құралымен жабдықталуы керек. Қажет болған жағдайда сарапшының талабы бойынша тексеру орны байқау шұңқырымен, көтергішпен, диагностикалық жабдықпен т.б. жабдықталуы керек.

Тапсырыс берушіден көлік құралдардың тіркеу туралы куәлігі немесе көлік құралдардың төлқұжаты ұсынылады. Зақымданған көлік құралдар үшін ЖКА сызбасының қосымшасымен, ЖКА-ның қатысушыларының түсініктемесімен, ЖКА-да белгіленген зақымдар сипаттамасымен әкімшілік құқық бұзушылық туралы хаттама (авария туралы анықтама – ЖКА) ұсынғаны абзал. Көлік құралдардың теңдестіру үшін тіркеу құжаттары жоқ болған жағдайда, берілген анықтама есептелінеді, сату-сатып алу келісімі немесе көлік құралдарды қою келісімшарты пайдалануға рұқсат етіледі.

Көлік құралдарын тексеру сарапшы-бағалаушымен визуальді түрде (органолептикалық әдіспен) өткізіледі, егер қажет болған жағдайда (сарапшының шешімі бойынша) диагностикалық және техникалық құралдарды пайдаланумен жүргізіледі [3].

Көлік құралдардың фототүсірілімі күндізгі уақытта жүргізілуі тиіс, және де көлік құралдар табиғи жарық көзімен (күнмен) теңдей жарықтандырылуы керек, мүмкіндігінше фототүсірілім ағаштың, ғимараттың және т.б. көлеңкелерде жүргізілмейді. Фототүсірілімді жүргізу барысында жарықтың жеткіліксіздігінде фотожарқылдау немесе қосымша жарықтандыру көздері пайдаланылады. Көлік құралдардың фототүсірілімі Көлік құралдардың залалын теңдестірілуі және толық бекіту қамтамасыз етілуі қажет. Жүйелендіру мақсатында материалдың фотосуретте түсірілген және оның мазмұнын ашу логикалық нәтижесінде суретке түсіру жалпыдан жекеге жүргізіледі. Төмендегі суретте көлік құралын бағалау кезінде фототүсірілім түрлері көрсетілген (2-сурет).



2-сурет – Фототүсірілім түрлері
Ескерту - сурет [18] әдебиетінің негізінде құрастырылды

Шолыма фототүсірілім (орташа және жалпы бейне) – бұл КҚ-ның ең зақымданған жерін оның орналасуынд айналаны қамтитын немесе қамтымайтын түсірілім.

Буынды фототүсірілім (ірі бейне) – КҚ-ның зақымданған жерінің ең маңызды бөліктерінің бөлек түсірілімі.

Детальды фототүсірілім – КҚ-ның соғылу ізі және кузов зақымы жеке детальдарды белгілеу үшін жүргізіледі. Детальды фототүсірілім максимум ақпаратты көтеруі керек, өйткені сол арқылы КҚ-ның зақымының сипатын және деңгейін, фотосуретте бейнеленген зақымның кеңістікті сипаттамасын анықтауға болады. Детальды фототүсірілім шолыма немесе буынды фототүсірілімнен зақымданған КҚ-ның өзара орналасқан ізі, зақымның сипаты, өлшемі және пішінін анықтау мүмкін болмаған жағдайда жүргізіледі.

Теңдестіру КҚ-ның тозуы туралы толығырақ ақпаратты алу үшін фотосуретке дәйектеу қажет:

- одометр көрсеткіші;
- КҚ-ның теңдестіру (VIN) номері, КҚ-ның кузов номері, мүмкіндігінше двигательдің және шассидің (жақтаудың) номері;
- шина және диск белгісімен бірге.

КҚ тексерудің сапасын және объективтілігін қамтамасыз ету мақсатында келесідей фотосуреттерді қосу керек:

- шолыма;
- буынды;
- егжей-тегжейлі;
- одометр көрсеткіші;
- VIN номерінің теңдестірілуі;
- таңбалы шиналар мен дисктердің сыртқы көрінісі.

Фототүсірілімнің нәтижесі фотокесте түрінде рәсімделеді. Фотокестенің жоғарғы бөлігіне нұсқалады:

- КҚ-ның фототүсірілімін өткізу күні;
- марка, КҚ-ның моделі, мемлекеттік номерлі белгі, КҚ-ның шыққан жылы;

Фотосуреттер суреттің астына зақымның сипаттамасымен жалпыдан жеке қағидасы бойынша баспа қағазына орналастырылады. Фотокестенің әрбір парағы фототүсірілім өткізетін ұйым мөрінің бедерлемесімен бекітіледі. Фотокестеде тексеруді және фототүсірілімді жүргізген сарапшының қолы қойылады.

Деформация – дененің (детальдер, құрылымдықтар) оның массасының өзгеруінсіз нәтижесінде сыртқы әсерден пішінінің және өлшемінің өзгерісі. Деформацияның ең жеңіл түрлері: созылу, қысу, иілу, айналу. Деформация бөлінеді: үстірттік (бір қалыпты), тереңдеу [15].

Үстіртті деформация нәтижесінде дақтар, дөңестіктер түзіледі.

Терең деформация нәтижесінде тыртыстар, сығындылар, қабырға қаттылығының омырылымы, материалдың толықтығының бұзылуы немесе жарықшақпен, жарылумен, көріністің бөлімімен түзілетін қосылулар түзіледі.

Деформация бағыты бойынша анықтауға болады:

- КҚ-ның қозғалыс бағыты;
- екі және одан көп объектінің соғылуында қатысуын нұсқайтын, бастапқыда қандай зақымдар алынды, ал кейінгі соққыдан қандай;
- екі және одан да көп ЖКА-да КҚ-ның қатысуы.

Зақымды, ақауды келесідей түрлерге жіктеуге болады:

- берілген авариялық оқиғаға қатысты бастапқы;
- алдыңғы авариядан алынған;
- КҚ дұрыс емес сақтау және пайдаланымының нәтижесінде алынған;
- сапасыз жүргізген жөндеу жұмысының нәтижесі болып табылатын.

Тексерудің нәтижесінде сарапшымен тексеру актісіне (қосымша №4) барлық бағалауға қажет бағалау объектісі оның зақымы, ақауы туралы анықталады және енгізіледі, онымен қоса:

- КҚ-ның номерлерінің және оның құжаттарға көретілген агрегаттарының сәйкестігі (тіркеу номері, VIN теңдестіру номері, кузов номері, жақтау номері, двигатель номері және т.б.);
- КҚ-ның жинақталуы, қосымша жабдықтың тұтастығы;
- буындардың агрегаттарының және қымбас жинақтаушы шығарылымдардың ауыстырылуы өтілді ме;
- КҚ-на пайдаланымдағы зақымның, ақаудың тұтасуы;
- авариялық зақым, ақауы бар орналасу орны, өлшемі, қиындық деңгейі, сипаты, түрі және тұтастығы;
- бұрында КҚ кузовты жөндеуге түсті ме және оның көлемі, сипаты және сапасы қаншалықты;
- байқалған зақымдарды, ақауларды алып тастау мүмкіндігі мен тәсілдері;
- ЖКА-на берілген белгіленгін ақаулар, зақымдардың сәйкестігі.

Тексеру барысында алынған мәліметтер КҚ-ның тексеру актісіне енгізіледі. Тексеру бекітілген бөлімінде байқалған зақымдар, ақаулар туралы мәліметтер енгізіледі. Зақымдану, ақаулар туралы мәліметті сәйкес фотосуретпен болмаса, видеотүсіріліммен, нобайлармен, эскиздермен, сызбалармен т.с.с. ұстануы қажет (қосымша №3). «Тексеру актісінің» «

Тексеруде бекітілген» бөлімі толтырылғаннан кейін бұл бөлім тексеруді жүргізген сарапшының қолымен қойылады, ал осыдан кейін тексеруге қатысқан тұлғалармен таныстырылады. Барлық қол қоюшылар тексеру актісінде өзінің ерекше көзқарасын, ескертулерін талқылауға мүмкіндік алуы қажет.

2 Қалпына келтіру құнын анықтау үшін зиян шеккен (зақымдалған) көлік құралдарын бағалау

2.1 Зақымдалған көлік құралдарын бағалаудың тәсілдері және есептеу жолдары

«ҚР Бағалу туралы» заңына сәйкес көлік құралдарын бағалау бойынша 3 әдісті қолданамыз. Көлік құралдары жаппай өндіріс өнімі болғандықтан, оны шамалы мөлшерде тұтынады, мұнда оның құнын бағалаудың негізгі бірінші әдісі – салыстырмалы. Бұл әдіс көлік құралының тауар нарығында осы уақытта қалыптасқан сату және сатып алу бағаларының өзара салыстырылуына сүйенеді. Салыстырмалы әдіс - бағалаушыға статистика критеріі бойынша аналогтің санын жеткілікті таңдауға мүмкіндік беретін жетілген нарыққа ие КҚ-ның қалпына келтірілуіне келмейтін авариялық және оны құраушы ірі сериялы және массалы өндірістегі КҚ-ның нарықтық құнын анықтау барысында басқа әдістерге қарағанда қалаулы әдіс болып табылады.

Бағалаушы бағалау объектісінің ағымдағы конъюнктурасын және үрдісін, сонымен қатар объектінің аналогіне қатысты нарықты анықтайды және талдайды.

Бағалау объектісінің нарықтық құнын анықтау барысында :

- сату-сатып алу келісімінің бағасы;
- анықтамалық-талдаушы шығарылымнан бағасы;
- мерзімдік шығарылымның және прайс-беттің бағасы анықталады.

Алынған ақпаратты бағалау объектісінің және бағасына әсер етуші параметрлерінің арасындағы статистикалық тәуелділікті анықтау мақсатында әр түрлі статистикалық әдістердің (корреляциялық, дисперсиялық, регрессиондық талду және т.б.) көмегімен қайта жасалады.

КҚ-ның және оның құраушыларының құнын анықтау үшін аналог таңдау және олардың құнын сәйкес түрге келтіру жолымен, коэффициенттер немесе құнға үстеме (жеңілдік) түзетулер енгізу жолымен аналогті бағалау объектісінің құны бойынша есеп қалыптастырылады.

Техникалық салыстыруға түзету көлемін анықтау үшін бағалау объектісінің баға мен параметр арасындағы арақатынас қолданылады:

- өлшем түрі (двигатель қуаты, жүк көтергіштік, жолаушылар сыйымдылығы және т.с.с.);
- жасы;
- техникалық жағдайы;
- тозу.

Әр түрлі сату талаптарына түзету енгізу – барлық табылған баға ұқсастықтарын бірыңғай коммерциялық сату талаптарына келтіру. Келесідей түзету түрлері ажыратылады:

- саудаға;
- қою мерзіміне;

- төлеу талабына (аванстық төлемдер, қолма-қол төлем, бөліп өтеу төлем, несие, аралас түрдегі төлем).

Уақытша салыстыруға түзету көлемі индекстер немесе трендтердің көмегімен анықталады. Сату күні уақыты бойынша бағалау сәтіне максималды жақын болуы қажет.

Екінші әдіс шығындық - қайта жабдықталған, эксклюзивті, раритетті КҚ-ның, оның құраушыларын бағалауда сәтті пайдаланылады. Онымен қоса, шығындық әдіс болмашы зақымы (ақауы) бар немесе қосымша жабдыққа ие объектісінің құнын анықтау барысында немесе кейбір базалық жинақтау (жинақтаусыздық) элементтері жоқ болған жағдайда сәтті пайдаланылады.

Бағалау объектісінің құны шығындық әдіспен келесідей тәсілдер көмегімен анықталады:

- элементтік (агрегаттық) есептеу;
- бағалар теңдестірілуі;
- біртекті объектінің бағасы бойынша есептеу [14].

Элементтік (агрегаттық) есептеу бағаланатын объект құрама элементтерден жиналған кезде пайдаланылады.

Көлік құралдарының құнын, оның құраушыларының құнын бағалауды теңдестіру көмегімен анықтау нақтылаушы индекстердің көмегімен объектінің құнын әрекет етуші баға деңгейіне келтіруден құралады.

Біртекті объектінің бағасы бойынша есептеу материалмен және дайындау технологиясымен пайдаланылатын құрылымға ұқсас аналогті бағаланатын объекті үшін таңдау көмегімен жүргізіледі.

КҚ және оның құраушыларын біртекті объекті бағасы бойынша бағалау кезінде алдымен объектінің жаңа аналогті қайта өңдеу құнын анықтау қажет, яғни бағалау объектісінің тозу есебімен, аналогті теңдестіру материалын және технологиясын қолданумен жаңа объектінің құрылуында, бағалау өткізу күнінде іске асатын нарықтық бағадағы шығын сомасы негізге алынады.

Жаңа бағалау объектісінің қайта өңдеу құны жинақтауына сәйкес жаңа аналогті объектінің (Π_{0a}) нарықтық құны қолданылады:

$$\Pi_0 = \Pi_{0a} \pm C_{\text{ком}} \pm C_{\text{об}}, \quad (2.1)$$

мұнда:

Π_0 – жаңа бағалау объектісінің қайта өңдеу құны, тенге;

Π_{0a} – жаңа ұқсас объектінің нарықтық құны, тенге;

$C_{\text{ком}}$ – қосымша жинақтау құны, тенге;

$C_{\text{об}}$ – қосымша жабдықтау құны, тенге.

Содан алынған құн физикалық тозу, авариялық ақауларды алып тастау құны құрылымды тозу және экономикалық ескіру, тауарлық құнның қосымша жұмсауы есебінен түзетіледі [9]:

$$C_t = \Pi_0 - C_{\text{физ}} - C_{\text{деф}} - C_{\text{ф}} - C_{\text{э}} - \text{ТЖК}, \quad (2.2)$$

мұнда:

C_t – КҚ-ның нарықтық құны, тенге;

Π_0 – жаңа ұқсас объектінің нарықтық құны, тенге;

$C_{\text{физ}}$ – табиғи физикалық тозудың әсерінен құнын жұмсау, тенге;

$C_{\text{деф}}$ – авариялық ақаулардың алып тастау құны, тенге;

$C_{\text{ф}}$ – функционалды тозудың кесірінен құнын жоғалту, тенге;

$C_{\text{э}}$ – экономикалық ескірудің салдарынан құнын жоғалту, тенге;

ТЖҚ – қосымша тауарлық құн, тенге.

Бағалау объектісінің қосымша жабдыкталуын, стандартты жинақтауға кірмейтін ыңғайласуды тұтастау барысында орнатылған жабдықтың және оны орнатудың шығын құнын ескеру қажет. Қосымша жабдықтың, ыңғайласудың құны олардың жеке тозуының есебінен есептелінеді.

Құнды бағалау барысында нағыз физикалық тозуды есептеу. Бағалау объектісінің құны жалпы түрде мына формуламен анықталады:

$$C_t = \Pi_{0a} \pm C_{об} \pm C_{ком} - C_{\text{физ}} - C_{\text{деф}} - C_{\text{ф}} - C_{\text{э}} - \text{ТЖҚ}, \quad (2.3)$$

мұнда:

C_t – бағалау объектісінің нарықтық құны, тенге;

Π_{0a} – жаңа ұқсас объектінің нарықтық құны, тенге;

$C_{об}$ – қосымша жабдықтау құны, тенге;

$C_{ком}$ – қосымша жинақтау құны, тенге;

$C_{\text{физ}}$ – табиғи физикалық тозудың әсерінен құнын жұмсау, тенге;

$C_{\text{деф}}$ – авариялық ақаулардың алып тастау құны, тенге;

$C_{\text{ф}}$ – функционалды тозудың кесірінен құнын жоғалту, тенге;

$C_{\text{э}}$ – экономикалық ескірудің салдарынан құнын жоғалту, тенге;

ТЖҚ – қосымша тауарлық жұмсау құн, тенге.

Табиғи физикалық тозудың әсері мына формуламен есептелетінін ескере отырып:

$$C_{\text{физ}} = \Pi_{0a} \times I_{\text{физ}} / 100\%, \quad (2.4)$$

Физикалық тозу коэффициент ($K_{\text{физ}}$) түсінігін енгіземіз:

$$K_{\text{физ}} = (1 - I_{\text{физ}} / 100\%) \quad (2.5)$$

Жоғарыда көрсетілген формуланы (2.4) қойғаннан кейін (2.5) формула алынады:

$$C_t = \Pi_{0a} \times K_{\text{физ}}, \quad (2.5)$$

Бағалау объектісінің құнын есептеуде қымбат жинақтаушы шығарылымның пайдаланым үрдісінде жөндеу немесе ауыстыру жағдайында ауыстырылатын (жөнделетін шығарылым құнының айырмашылық есебінен, сонымен қатар ауыстыруына шығынмен және ауыстырылған жинақтаушы

шығарылымның келешекте пайдалануға жарамсыз утилизацияға қосымша шығынмен дәйектеледі.

Бағалау объектісінің құнын авариялық физикалық тозуын анықтау үшін ереже бойынша алдымен оның құнын түзетілген жағдайда (аварияға дейінгі құны) анықталады, содан кейін авариялық ақауларды, зақымдарды алып тастау бойынша ауқымына және тауарлық құнның қосымша жұмсау ауқымына оны дәйектейді:

$$C_{ав} = C_{да} - C_{рем} - ТЖҚ, \quad (2.6)$$

мұнда:

$C_{ав}$ - КҚ-дың авариялық құны, тенге;

$C_{да}$ - КҚ-дың аварияға дейінгі құны, тенге;

$C_{рем}$ – жөндеуге шығын көлемі, тенге;

ТЖҚ – қосымша жұмсау құны, тенге.

КҚ-ның қалпына келтіру жөндеуінің құнын есептеуді алыс шетелдерде өндіру үшін дайындау-зауытының, Прайс-Н бағдарламасының, Autotex және Eurotex және т.б. автоматтандырылған компьютер бағдарламасының прејскуранттары қолданылады. Егер техникалық қызмет көрсету және жөндеудің қандай да бір операцияларына норматив орнатылмаған болса, онда бағалаушы оны тәжірибелік жолмен (аналог бойынша) өз еркімен орнатуға құқылы.

Автоматокөлікті құралдардың жөндеу шығынын анықтау. КҚ-ның қалпына келтіру (жөндеуден кейін) құнын есептеу және бағалау барысында шығындық және салыстырмалы әдіс пайдаланылады.

КҚ-ның жөндеу (зақымдарды және ақауларды алып тастау) құнын (шығын ауқымын) есептеу мына формула бойынша анықталады:

$$C_{рем} = C_{раб} + C_m + C_{зч}, \quad (2.7)$$

мұнда:

$C_{рем}$ – жөндеуге шығын көлемі, тенге;

$C_{раб}$ - еңбектік шығындар және үстеме шығындар құны, тенге;

C_m - материалдар құны, тенге;

$C_{зч}$ – запасты бөліктердің құны, тенге;

Еңбектік шығынның ауқымы және үстеме шығыстарын анықтау. КҚ-ның зақымын және ақауын алып тастау ($C_{раб}$) бойынша жөндеу жұмыстарының еңбектік шығындарының және үстеме шығыстардың құны мына негізде анықталады:

- КҚ-ның дайындаушы-кәсіпорындарының еңбек сыйымдылығы нормативі орнатылған (егер қандай да бір жұмыс түрлеріне норматив орнатылмаса, онда тәжірибелі жолмен анықталған уақыт мөлшерін пайдалану рұқсат етіледі);

- берілген аумақта бағалау күніне КҚ-ның жасы, моделі және типі есебінен жұмыстың мөлшер-сағат құны;

Ол төменде көрсетілген формула және бойынша анықталады:

$$C_{\text{раб}} = T_{\text{раб}} \times C_{\text{нч}}, \quad (2.8)$$

мұнда:

$T_{\text{раб}}$ – жұмыстың еңбек сыйымдылығы, мөлшер-сағат;

$C_{\text{нч}}$ – мөлшер-сағат құны, тенге.

Шетел өндірісіндегі КҚ-ның техникалық қызмет көрсету жөндеуі бойынша бір мөлшер-сағат құны 2 - кестеде көрсетілген.

2 - кесте - Шетел өндірісіндегі КҚ-ның техникалық қызмет көрсету бойынша бір мөлшер-сағат құны

Көлік құралдарның түрлері							
к/т	Көлікті құралдардың сыныптамасы	Ұсыну-қымбат спорт	Ірі жол таңдамайтын машин-р	Үлкен орташа	Кішкене жол таңдамай-н машина	Жүк КҚ, авт., арнайы техника, мототех.	Микр, ерекш кіші, кіші, орта
1	Кепілдік қызметінде орналаспаған автокөліктер	2,6 АЕК	2,5 АЕК	2,4 АЕК	2,3 АЕК	2,2 АЕК	2,0 АЕК
2	Бір мөлшер-сағаттың құны ресми дилердің, жөндеу кәсіпорынның 4 АЕК аспайтын мөлшер-сағат негізінде қабылданады						
Ескерту - берілген кестедегі мәлімет 2016-2018 жылдар аралығында қолданылған							

3 - кесте - ТМД елдерінің өндірісіндегі КҚ-ның техникалық қызмет көрсету бойынша бір мөлшер-сағат құны

№	Модель түрі	Сағат құны (АЕК)
1	5 жылға пайдаланымға дейінгі кепілдік қызмет етуде тұрмайтын барлық автокөлік модельдері	1,4 АЕК
2	5 жылдан 8 жылға дейінгі пайдаланымдағы барлық автокөлік модельдері	1,26 АЕК
3	8 жылдан жоғары пайдаланымдағы барлық автокөлік модельдері	1,12 АЕК
4	Техникалық кепілдік қызмет етуде тұрған автокөліктер	Бір мөлшер-сағаттың құны ресми дилердің, жөндеу кәсіпорынның 1,5 АЕК аспайтын мөлшер-сағат негізінде қабылданады
Ескерту - берілген мәлімет интернет сайттарынан сараланып алынған		

КҚ-ның тозуын және олардың жинақталуын анықтау. Объектіні бағалауды қолдануда тозу (И) бағалау объектісінің құнын жоғалтуды білдіреді:

- оның пайдаланымы немесе ұзақ сақталауы (физикалық тозу);
- жетілген құраушы шығарылымға әкелетін ғылыми-техникалық прогрестің дамуы (функционалды тозу);
- макроэкономикалық жағдайдың түбілі өзгерісі (экономикалық ескіру).

Тозудың үш түрі ажыратылады:

- физикалық тозу ($I_{\text{физ}}$), табиғи немесе авариялы бола алатын;
- функционалды ескіру (моральды тозу) ($I_{\text{мор}}$);
- экономикалық (сыртқы) ескіру ($I_{\text{эк}}$).

Сәйкесінше, бағалау объектісінің тозуын тозудың үш түрін сомалау түрінде көрсетуге болады:

$$I = I_{\text{физ}} + I_{\text{мор}} + I_{\text{эк}}, \quad (2.9)$$

мұнда:

$I_{\text{физ}}$ – табиғи физикалық тозу, пайыздар;

$I_{\text{мор}}$ – моральдық тозу, пайыздар;

$I_{\text{эк}}$ – экономикалық ескіру, пайыздар.

Көлік құралдар, олардың құраушылары үшін табиғи физикалық тозудың көлемі келесі формула бойынша анықталады:

$$I_{\text{физ}} = (I_2 * D_f) * A_1 * A_2 * A_3, \text{ процент} \quad (2.10)$$

мұнда:

$I_{\text{физ}}$ – табиғи физикалық тозу, пайыздар;

I_2 – пайдаланым жылына КҚ-ның тозу көлемі;

D_f – қызмет етудің нақты мерзімі;

A_1 – пайдаланымның табиғи-климаттық талабын ескеретін тозуды түзету коэффициенті;

A_2 – берілген аумақта қоршаған ортаның жағдайын ескеретін тозуды түзету коэффициенті;

A_3 – объект пайдаланылған аумақ типін ескеретін тозуды түзету коэффициенті.

Амортизацияны есептеу келесідей түрде жасалуы тиіс: пайдаланымның бірінші жылына КҚ-ның бастапқы құнынан, екінші және кейінгі пайдаланым жылдарында КҚ-ның қалдық құнынан амортизациялық есептеулер пайызы алынады.

Мысалы: амортизациялық аударымдардың жылдық нормасының шарты бойынша – 20%;

Пайдаланымның бірінші жылына қалдық құн құрайды - 80%, сәйкесінше амортизация құрайды – 20%;

Пайдаланымның екінші жылына қалдық құн құрайды - 64%, сәйкесінше амортизация құрайды – 36%;

Пайдаланымның үшінші жылына қалдық құн құрайды - 51,2%, сәйкесінше амортизация құрайды – 48,8% .

10 жыл нормативті пайдаланымнан кейін ликвидация барысында КҚ-ның ликвидациялық құны 10,74 % құрайды (металл, жарамды қосалқы бөлшектер құны және т.б.) [21].

2.2 Субару Легаси көлік құралын қалпына келтіру құнын іс-тәжірибе жүзінде бағалау

Тапсырысты орындау үшін меншік иесі (сенімді тұлға) көлік құралын қараудан өткізіп, оның құжаттарын ұсынады. Егер көлік құралы оның кешенділігіне тәуелсіз, жүруге жарамсыз болса, онда оны қосымша ақыға сақтау орнында (автотұрақта) қарайды [10]. Сонымен қатар меншік иесі (тапсырыс беруші) қарауды жүргізу үшін барлық жағдай жасауы керек (барлық жақтан көлік құралына ашық жолдар, жарықтандыру, зерттеу барысында тәртіп пен қауіпсіздікті қамтамасыз ету және т.б.). Көлік құралдарын қарау тапсырыс беруші (немесе оның сенімді уәкілі) және басқа да мүдделі тұлғалар (жақтар) қатысуымен жүзеге асырылады. Мүдделі тұлғаларды (сенімді уәкілдерді) тапсырыс беруші шақырады. Шақыру міндетті түрде кейіптелген (персинифицировано) қарау жүргізу күні, уақыты мен орны көрсетілуі тиіс.

Әрбір көрсетілген қызмет бойынша құжат рәсімделіп, тапсырыс берушіге ұсынылады. Онда келесі мәліметтер көрсетіледі:

- көлік құралының нақты жағдайы;
- тапсыру (зерттеу) күніне көлік құралының құны;
- бұзылған көлік құралының қалпына келтіру (жөндеу) құны ;
- көлік құралының тұтыну ерекшеліктерінің құнының төмендеуі.

Құжаттар көлік құралын қараудан кейін, 10 күн ішінде дайындалып тапсырыс берушіге ұсынылуы тиіс, сонымен қатар тапсырысты орындаушы кәсіпорынның бланкінде рәсімделіп, орындаушы және сараптамалық ұйым басқарушысы қол қойып, мөрмен куәландырылуы тиіс.

Егер мүдделі жақтардың біреуі қарау нәтижесімен келіспейтін болса, онда оны ҚР Азаматтық кодексі бекіткен тәртіпке сәйкес қарсылығын білдіре алады.

Тапсырыс берушінің құқығы мен міндеттері. Тапсырыс беруші төмендегі мәселелер бойынша құқылы:

- Бағалаушыдан қолданатын бағалау стандарты туралы барлық қажетті ақпаратты, көлік құралына қатысты құнын бағалау бойынша жұмыстардың әдістемелік және ақпараттық қамтамасыз етілуін алуға.

- Көлік құралына қатысты құнын бағалау бойынша жұмыстардың аралық және алдын ала нәтижелерімен танысуға.

Тапсырыс берушінің міндеттері:

- Бағалаушыға көлік құралының төл-құжатын, көлік құралының тіркелу

күәлігін, көлік құралын иелену (басқару, пайдалану) құқығын дәлелдейтін құжатты, көлік құралының баланстық құны туралы ақпаратты (заңды тұлғалар үшін) ұсыну.

- Бағалаушыға оның сұрауы бойынша қайтарымсыз және уақытылы бар ақпаратты, сонымен қатар көлік құралын бағалауда маңызды болатын, құжатты дәлелденген (есептен уақытша алып тастау немесе эксплуатациядан толығымен алып тасталынуы туралы құжат, апаттар туралы анықтамалар, соңғы жасалынған жөндеу жұмыстары туралы квитанция, сонымен қатар жасырынды дефектілер туралы ақпарат, спидометр көрсетуінен нақты жүрістің ауытқуы туралы, көлік құралының бұрын жасалған бағалау жұмыстары туралы) ақпаратты ұсыну [6].

Бағалаушы төмендегі мәселелер бойынша құқылы:

- Өз бетінше бағалау стандарты мен әдістеме негізінде көлік құралына қатысты құнын бағалаудың әдістерін қолдануға.

- Тапсырыс берушіден көлік құралын міндетті бағалау жұмыстарын жүргізгенде, бағалауға қажетті құжатпен толық көлемде қамтамасыз етуін талап етуге.

- Тапсырыс берушіден көлік құралын бағалауды жүзеге асыруға қажетті түсіндірме және қосымша ақпаратты алуға.

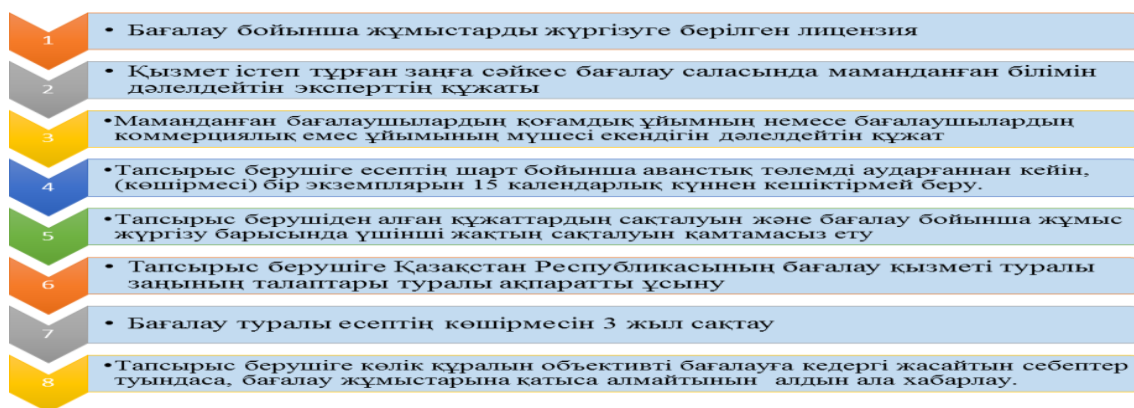
- Көлік құралын бағалау жұмыстарына шарт негізінде басқа да бағалаушыларды немесе бағалау бойынша эксперттерді шақыруға.

Бағалаушының міндеттері:

- Көлік құралына қатысты құнын бағалауды Қазақстан Республикасының заңының, бағалау стандарттарының талаптарына сәйкес, нормативті және әдістемелік құжаттар негізінде жүргізу.

- Көлік құралын бағалау туралы есеп дайындау. Есепті дайындау кезінде бағалау нәтижелерін тәуелсіз, объективті және дәлелденетін болуын қамтамасыз ету.

Төмендегі 3 – суретте бағалау туралы есепте ақпарат беру тізімі көрсетілген (3-сурет).



3-сурет –Бағалау туралы есепте ақпарат беру тізімі

Ескерту: суретті авторлар Қазақстан Республикасындағы бағалау қызметі туралы» Қазақстан Республикасы Заңының негізінде құрастырылды [5].

Subaru Legacy маркалы автокөлігін құнын және қалпына келтіру құнын анықтау туралы есеп мысалы:

Бағалау объектісінің сипаттамасы

- Бағалау объектісі болып табылады: автокөлік маркасы Subaru Legacy, 1996 жылы шыққан;

- тіркелген мекен- жайы: Алматы қ, Ауэзов ауданы, Жетысу 3 ықшамауданы, 17 үй, 27 пәтер.

Бағалау мақсаты:

- Бағалау мақсаты болып тапсырыс берушінің қойған талабына сәйкес бағалау объектісінің кепілдік немесе нарықтық құнын анықтау болып табылады.

Бағалау түрі:

- «Бағалау қызметі туралы Қазақстан Республикасының 2000 жылдың 30 қарашасынан № N 109 - II», бұл объектіні бағалау тапсырыс берушінің қалауы бойынша жүргізіледі.

Бағалаудың тағайындалуы:

- Бағалау нәтижесі бағалау объектісін кепіл ретінде қолданылуы мүмкін деп болжанады.

Бағалау күні:

- 27.03.2019 күніндегі автокөлік жағдайына органолептикалық әдіспен бағалау жүргізілді және ол объектіні соңғы визуалды қарау күнімен сәйкес келеді.

Объектіні құқықтық талдау

Келтірілген құжаттарға сәйкес көлік құралының иесі: Исмаилов Д.К.

Бағалау объектісіне жеке меншік құқықтармен басқа да құқықтарды растайтын құжаттар, келесі – құқық куәландыратын және техникалық құжаттамалар:

1. Тіркеу туралы куәлік ТС А0 № 00016120 от 12.03.2008 г.(көшірме).
2. Тапсырыс берушінің жеке куәлігі

5-кесте - Көлік құралдарының технико-экономикалық сипаттамасы мен техникалық жағдайы

Сипаттамалар мен бөліктер	Мағынасы, атауы, орындалуы	Жағдайы
Маркасы, моделі, шыққан жылы*	Субару Легаси, 1996 жылы шығарылған	
Жүру қашықтығы/ жұмыс уақыты км/миль*	220 000 км/136604 миль	
Техникалық байқау*	-	
Мем. тіркеу нөмірі	А 799 АТО	

қозғалтқыш нөмірі	5S6288778	
кузов нөмірі	4T1BG22K4BP142359	
шасси нөмірі	Анықталмаған	
Рөлдік басқарудың орналасуы*	Сол жақ	
Кузовтың түрі мен түсі*	қоңыр металл, седан	Жақсы
Салон*	Мата	Жақсы
Қозғалтқыш көлемі, куб.см*	2 см ³	Жақсы
Қозғалтқыш күші, а.к./ кВт*		
Жағармай жүйесі*	Впрыск	Жұмыс істейді
Жағармай түрі*	Жанармай	
Привод (ходовая часть) *	Алдыңғы	Жақсы
К.П.*	АКПП	Жұмыс істейді
Терезе көтергіштер*	с эл.приводом	Жұмыс істейді
Кондиционер*	бар	Жұмыс істейді
Люк*	жоқ	-
Магнитола*	бар	Жұмыс істейді
Орталық құлып*	бар	Жұмыс істейді
Қауіпсіздік жастығы*	бар (алдыңғы)	Жұмыс істейді
Рөлдің гидрокүшейткіші*	бар	Жұмыс істейді
Сыртқы айналар*	бар	Жұмыс істейді
Жарықтандырғыш құралдар*	корректор	Жұмыс істейді
Желдеткіш жүйесі*	сұйық	Жұмыс істейді
Тежегіш жүйесі*	дискті	Жұмыс істейді
Ескерту-кесте тіркеу туралы куәлік ТС А0 № 00016120 от 12.03.2008 ж. және эксперттік бағалаушы анализінің негізінде құрастырылған		

Бағалау объектісінің жалпы жағдайы – жақсы болып анықталды.

Объект құнының есептемесі

ҚР Ұлттық банкінің 27.03.2019 ж. АҚШ доллары = 379,73 тенге
Subaru Legacy, 1996 ш.ж., автокөлік маркасын бағалаудың шығындық тәсілімен есептеу.

Көлік құралын қалпына келтіру құнын шығындық тәсілі негізінде баланстық көрсеткіштермен есептеледі.

Объект құнының есептемесі

ҚР Ұлттық банкінің 27.03.2019 ж. АҚШ доллары = 379,73 тенге
Subaru Legacy, 1996 ш.ж., автокөлік маркасын бағалаудың шығындық тәсілімен есептеу.

Көлік құралын қалпына келтіру құнын шығындық тәсілі негізінде баланстық көрсеткіштермен есептеледі. Ең алдымен көлік құралының физикалық тозуы көлік құралының жасы және жүрілген қашықтығы есептемесі негізінде келесі формула бойынша есептеледі:

Келесі 6- кестеде - Жапониялық өндірісінің жеңіл автомобилі үшін Ω физикалық тозу мәнін есептеу әдістемесі және көлік құралдарының түріне сәйкес Ω функциясының параметрлері көрсетілген:

6 - кесте- көлік құралдарының түріне сәйкес Ω функциясының параметрлері

№	Көлік құралдарының түрі	Ω тәуелділігінің түрі
1	Ресейлік жеңіл автомобильдер	$0,07 T_n + 0,0035 L_n$
2	Ресейлік жүк борттық автомобильдер	$0,1 T_n + 0,003 L_n$
3	Ресейлік тартқыштар (тягачи)	$0,09 T_n + 0,002 L_n$
4	Ресейлік самосвалдар	$0,15 T_n + 0,0025 L_n$
5	Ресейлік арнайы көлік құралдары	$0,14 T_n + 0,002 L_n$
6	Ресейлік автобустар	$0,16 T_n + 0,001 L_n$
7	Европелік өндірістің жеңіл автомобильдері	$0,05 T_n + 0,0025 L_n$
8	Американдық өндірістің жеңіл автомобильдері	$0,055 T_n + 0,003 L_n$
9	Азиаттық өндірістің жеңіл автомобильдері (Жапонияны қоспағанда)	$0,065 T_n + 0,0032 L_n$
10	Жапония өндірісінің жеңіл автомобильдері	$0,045 T_n + 0,002 L_n$

яғни, Субару Легаси Жапония өндірісінің жеңіл автомобилдері қатарына жатады, сондықтан табиғи тозуы: $\Omega = 0,045 T_n + 0,002 L_n$, (2.11)

$$\Omega = 0,045 T_n + 0,002 L_n = 0,045 * 23 + 0,002 * 183 = 1,401.$$

$$\Omega = 1,401. \text{ болса, табиғи тозу } I_T \approx 75,0 \%$$

мұндағы:

T_n - Көліктің нақты жасы 0,1 дәлдікпен

L_n - Жүру қашықтығы/жұмыс уақыты км/миль

$$\text{Шығындық тәсіл: } \text{ШТ} = C \times (1 - I_T/100), \quad (2.12)$$

мұндағы:

C - толық ауыстыру құны

I_T - көлік құралының физикалық тозуы

2019 жылдың 27 наурыз күніне көліктің нақты ауыстыру құны = 1 665 875 және теңгені құрайды

$$\text{ШТ} = 1665875 * (1 - 75\%/100) = 668\,015$$

Сонымен, көлік құралының шығындық тәсілмен есептегендегі құны 668015 теңгені құрайды.

Субару Легаси, 1996 ш.ж., автокөлік маркасын бағалаудың салыстырмалы тәсілімен есептеу

7-кесте - Бағалау объектісіне салыстырылатын объектілерінің бағасымен түзету енгізу кестесі

№	Маркасы және сипаттамасы	Құны АҚШ долларымен	Сатылу шартына түзету	Құны АҚШ долларымен
1	Субару Легаси, 1996ж.ш.2, КПП – автомат, «жасыл»	5898	-10%	5308
2	Субару Легаси, 1996 ж.ш., 2, КПП – автомат, «көк»	5500	-10%	4950
3	Субару Легаси, 1996 ж.ш., 2, КПП – автомат, «ақ металлик»	5200	-10%	4680
	Түзетулерді қоса алғандағы көліктің орташа құны, \$	4979		
	Нарықтық құны, KZT	1 890 675		
Ескерту - кестедегі аналогтар Колесо.кз(автокөлік онлайн базары) ғаламтор желісінен алынған (4-қосымша)				

Екінші нарықтағы автокөліктің аналогтарын сатылу бағасына талдау жасау нәтижесінде бағалаушы қорыта келе бағалау объектісінің сатуларды салыстырмалы талдау әдісімен есептегендегі ағымдағы нарықтық құны 4979 АҚШ долларын құрайды, яғни 1 890 675 теңгеге тең. Жалпы қолданылатын талаптарға сәйкес жүргізілген бағалау кезінде жылжымалы мүлік объектілердің құнын анықтаудың үш тәсілі қолданылуы керек: шығындық, салыстырмалы, табыстық. Талдаудың нәтижесінде біз берілген жағдайда екі тәсілді пайдалану дұрыс деп ұйғарылды: шығындық және салыстырмалы. Әр түрлі тәсілмен алынған нәтижелер құнның әр түрлі мәнін көрсетеді, бұл өз кезегінде біздің ойымызша заңды. Жоғарыда айтылғанға байланысты, шығындық тәсілдің үлестік салмағы-5%, салыстырмалы тәсіл - 95%.

8-кестеде – Субару Легаси, 1996 жылы шығарылған көлік құралының ықтимал құнын екі әдіспен есептегендегі қорытынды мәні көрсетілген

№	Тәсілдер	АҚШ долларымен алдын ала құны	Үлес салмағы	АҚШ долларымен қорытынды құны
1	Шығындық тәсіл	1787	5%	89,35
2	Салыстырмалы тәсіл	4979	95%	4730
	Барлығы			4819,35

Осылайша, бағаланып жатқан Субару Легаси, 1996 жылы шығарылған көліктің ықтимал нарықтық құны 1 801 424 (бір миллион сегіз жүз бір мың

төрт жүз жиырма төрт) теңге, яғни 4819 (төрт мың сегіз жүз он тоғыз) АҚШ долларын құрады.

Зақымдалған (зиян шеккен) көлік құралының қалпына келтіру құнын анықтау. Бағалау мерзімінде істен шығу, ақаулылық пен эксплуатациялық дефектілерін жою құнын есептеу. Дефектілерді анықтау үшін Субару Легаси автокөлігінің зақымдалғаннан кейінгі, нақты зиян шеккен детальдарын қалпына келтіру мақсатындағы жөндеу жұмыстарын анықтап алу қажет. Жөндеу бойынша жұмыстардың құны 9-кестеге сәйкес есептеледі.

9-кесте -Жөндеу бойынша жұмыстар

№ п/п	Аты және түрі, жөндеу жұмысы	Саны	Сағат саны	Құны
1	К/қ қаңқасын жөндеу	Компл.	8,40	23738,40
2	Сол жақтағы табалдырықты жөндеу	1	2,00	5652,00
3	Полдың панелін жөндеу	1	0,45	1271,70
4	Артқы дөңгелектің аркасын жөндеу	1	1,30	3673,80
5	Сол жақтағы артқы есік	1	2,70	7630,20
6	Есікті түзету	1	4,00	11304,00
		Қорытынды	18,85	58548,10

9-кесте бойынша кестедегі мәлімет автокөлікті қалпына келтіру бойынша жөндеу жұмыстары техникалық қызмет көрсету станциясынан алынған. Жөндеу бойынша жұмыстардың құны 58548 теңге.

Көліктің зақымдалған бөлігіндегі боялуға тиісті бөлшектері. Бояуға кететін құны 10-кестеге сәйкес есептеледі.

10- кесте - Боялуға тиісті көлік бөліктері

№	Боялуға тиіс көлік бөліктері	Саны	Сағат саны	Құны
1	Сол жақтағы артқы есік	1	2,30	6499,80
2	Сол жақтағы табалдырық	1	1,50	4239,00
3	Артқы сол жақтағы қанат	1	2,20	6217,20
4	Түсті таңдау	1	0,80	2260,80
		Қорытынды	6,80	19216,80

Бағалау нәтижесі бойынша бояу жұмыстарының құны 19216 теңгеге, ал жөндеу жұмыстарының құны: 77765 теңгеге тең болды.

Көліктің зақымдалған бөлігінің материалдарын ауыстыруға кететін шығындар. Материалдарды ауыстыруға кететін құны 11- кестеге сәйкес есептеледі.

11- кесте - Ауыстыруға кететін көлік бөліктері

№ п/п	Ауыстыруға кететін көлік бөліктері .	Саны	Бөлік құны	Құны
1	Сол жақтағы артқы есік	1	42200	42200
2	Сол жақтағы артқы есіктің қосалқы бөліктері	2	3100	6200
3	Сол жақтағы артқы есіктің қорғауыш жапсырмасы	1	7548	7548
4	Артқы крылоның қорғауыш жапсырмасы	1	1836	1836
5	Крылоның астыңғы бөлігі	1	4508	4508
6	Есіктің қаңқасы	1	6512	6512
7	Табалдырықтың жапсырмасы (сол жақ)	1	7252	7252
8	Сол жақтағы орталық қатайтқыш	1	40188	40188
Қорытынды				116244,00
Ескерту- кестеге сәйкес көліктің зақымдалған бөлігінің материалдарын ауыстыруға кететін шығын -116244 теңгеге тең.				

Амортизациялық ескіру- 75%, $116244 * 75\% = 87183$ теңге

Көліктің физикалық тозуын анықтау 12-кестеге сәйкес есептеледі.

12-кесте - Көліктің физикалық тозуы формуласы

Ифиз = (И2 * Дф) * А1 * А2 * А3 в %	
Ифиз - физикалық ескіру	
И2 - көліктің шыққанан бергі ескіруі	5,5
Дф - қызмет ету уақыты	14
А1 - климатқа байланысты ескіру коэффициенті	1
А2 - сол аймақтың жағдайына байланысты ескіру коэффициенті	1,04
А3 - аймақтың түріне байланысты ескіру коэффициенті	1,075
Қорытынды	29061,00

Ауыстыруға кететін бөліктерінің құны: 87183 теңге

Жөндеу жұмыстарының құны: 77765 теңге

Көлікке келген зақымның құны: $87183 + 77765 + 29061 = 194\,009$ теңге

Қорыта келгенде көлікке келген зақымның құны – 194 009 теңгеге тең.

3 Көлік құралдарын бағалау қызметінің даму ұсыныстары және оған келген залалды бағалау бойынша бағдарламалық қамтамасыз ету

Бастапқы нарық үшін КҚ-н бағалауды осы қызмет түріне лицензиясы бар дайындаушы зауыттар, фирмалар мен ұйымдар, КҚ маркетингі мен саудасына маманданған ұйымдар жүргізеді. Мұндай ақпаратты бағалаушы әдетте әрбір елде жылына кемінде бір рет өткізілетін түрлі ірі көрмелерде, автошоу барысында ала алады. Ақпаратты алудың мұндай жолының артықшылығы оның салыстырмалы баға қолжетімділігі, КҚ өндірушісінен немесе ұлттық нарықта уәкілетті өкілдерден тікелей өзекті консультациялар алу мүмкіндігі бар.

КҚ және залалдарды бағалау үшін шетелдік практикада таралған ең танымал Еуропалық анықтамалық каталогтар жүйесі: ДАТ (Германия) және Шваке Еуротакс (Швейцария). Каталогтар КҚ-ның түрлі типтері үшін шығарылады: жеңіл және жүк автомобильдері, мотоциклдер, тіркемелер. Басылым мерзімділігі және ақпаратты жаңарту өте жиі жүргізіліп отырады. Мысалы ДАТ каталогы жеңіл автомобильдерге ай сайын, ауыр жүк көліктерге — жылына 4 рет шығарылады, ал Швакке каталогтар ай сайын шығарылады. Ақпарат баспа түрінде де, компакт-дискілерде де ұсынылуы мүмкін. Еуропадан тыс ақпараттық өнімдерден Келлей Блю Бук (АҚШ) өнімі танымал [18].

ТМД елдерінің нарығында, әсіресе, кәсіпкерлік қызметтің бағыты ретінде бағалаудың бастапқы кезеңдерінде, Шваке Еуротакс өнімі кеңінен тарала бастады, оны әзірлеушілері оны біртіндеп ТМД елдері нарығының шарттарына бейімделуде. ТМД елдерінің нарығында, яғни Қазақстанда ең танымал бағыт алған каталог "Супер Шваке" жылына 4-6 рет шығарылады. Онда бастапқы нарықта және қайталама нарық бағалары бойынша кең ақпарат берілген. Онда 10 жылға дейінгі және одан да көп кезең ішінде көлік құралдары туралы ақпарат беріледі. Осы басылымның тағы бір маңызды артықшылығы онда ұсынылған КҚ нақты модификацияларын базалық жинақтау туралы толық ақпарат берілгендігі. Бұл құрал көлік құралдарының келесі түрлерінің 9500-ден астам модельдерін қамтиды: жеңіл автомобильдер, универсалдар, шағын автобустар, фургондар және жоғары өтімді автомобильдер.

Бағалау тәжірибесінде маңыздылығы бойынша екінші болып "Калькуляция" анықтамалығы болып табылады, онда өндірушілер ұсынған қосалқы бөлшектерге бағалар және жөндеу жұмыстарының еңбек сыйымдылығы бойынша деректер ұсынылады. "Калькуляция" анықтамалығында жылына 2 рет жаңартылып, КҚ 39 маркасы және 1287 үлгісі бойынша ақпарат ұсынылған. Келесі бояу жұмыстарының еңбек сыйымдылығы мен КҚ, металл және пластмасса бөліктерінің толық немесе ішінара бояуы үшін материалдардың құны бойынша ақпаратты қамтитын "бояу" анықтамалығы болып табылады. Сондай-ақ мұнда бояу үшін қажетті материалдар бойынша ақпарат ұсынылады.

Қазіргі кезде осындай ақпараттық бағдарламалардың арқасында, зақымдалған көлік құралдарының материалдық шығынын және қайта қалпына

келтіру құнын бағалау іске асырылады. Осындай ақпараттық бағдарламаны біздің елдің нарығына сәйкес енгізсе, бағалаушы көлік құралының материалдық шығынын анықтау барысында дәл және нақты көрсеткіштерді алуға мүмкіндік алушы еді.

Жылжымалы мүлікті бағалаудағы ұсыныстар мен жетілдіру жолдары

Көлік құралдарын бағалауда анықталатын құн түрлері бағалау объектісі мен бағалау мақсаттарына тәуелді. Көлікті бағалау қызметі келесі негізгі бағытта жүзеге асырылады:

- мемлекетпен өз мүліктік мүддесін қорғау және экономикалық қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін мемлекеттік реттеу (негізгі қорды қайта бағалау, жекешелендіру, мемлекеттік мүлікпен жасалатын мәмілелер және т.б.
- көлік құралдары иелерінің азаматтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру енгізіледі);

Нәтижесі:

- мемлекетпен мойындалатын қызмет (автомобильдерді кедендік шекарадан өткенде бағалау, салық салу мақсатында, автомобильді сыйға тарту және мұраға қалдырғанда және т.б.);
- жеке және заңды тұлғаларға көрсетілетін өз еркімен сараптамалық қызмет (автомобильдерді сатқан және кепілдікке қалдырғанда бағалау, автомобильдерді өз еркімен сақтандыру және т.б.).

Көлік құралдарына қатысты бағалауда қызмет жасап тұратын нормативті, әдістемелік, ақпараттық, ұйымдық және оқу-әдістемелік қамтамасыз етуінің концептуалды және әдістемелік негізінің жоқтығы белгілі бір деңгейде субъективті сипатқа ие. Осының нәтижесінде бағалау бойынша қызмет сапасын қажетті деңгеймен қамтамасыз етілмейді және ол тұтынушылар құқығын қорғау заңының талаптарына сәйкес келмейді. Төменде біздің ойымызша бағалау қызметінің дамуына кері әсерін тигізетін кемшіліктер көрсетілген:

1) көлік құралдарын бағалау бойынша қызметтің төмен сапасының болуы салық пен бюджетке міндетті төлемдерді жинауда мемлекет ұтылады. Оның ұтылулары – көлік құралдарын қайта бағалағанда, олармен мәміле жасағанда, мемлекеттік баж салығын жинауда, көлік құралдарын сатып алу және эксплуатациямен байланысты салық пен басқа да міндетті төлемдерді жинауда салық салу базасын төмендеуінде;

2) ең маңызды мәселелердің бірі – көлік құралдарын бағалаудың ақпаратпен өте нашар қамтамасыз етілуі. Біздің мемлекетіміздегі эксперттердің қолданылатын ақпараттық мәліметтері шетелдік және жақын орналасқан Ресей мемлекетінің басылымдары, жинақтары, журналдары. Бағалау қызметінің тежелуіне әсер ететін фактордың маңыздысы – көлік құралдарына қатысты бағалау қызметін есепке алып жеке ақпараттық базасының жоқтығы;

3) көлік құралдарын бағалау қызметін тежейтін тағы бір факторлардың бірі – көлік құралдарын өндіруші-зауыттың жоқтығы соңғы 8-12 Қазақстан Республикасының көлік құралдары нарығы шетел өндірушілердің ұсталған

көлік құралымен толып кетті. Олардың 71%, 1991-1996 жылдары шығарылған, сонымен қатар жол-көліктік оқиғаға түскен және ары қарай эксплуатациялауға жарамайтын көлік құралдары бар. Бұл көлік құралымен Қазақстан Республикасының кедендік территориясына кіргізілуі оларға қатысты ақпараттың шектеулігімен сипатталады. Осының барлығы көлік құралын шығындық әдіспен бағалау мүмкіндігінің жоқтығын көрсетеді;

4) ұсталған көлік құралын бағалауда қажет болған жағдайда қосалқы бөлшектердің құнын есептеуде туындайтын қиындықтар. Әсіресе Еуропа мемлекетінің автомобиль бөлшектерінің өндірістік құнында үлкен айырмашылық болады, өйткені оларды да шетелден тапсырыс беріп алдырады;

5) тәуелсіз эксперт және сақтандыру компаниясы берген жол-көліктік оқиғаға түскен немесе басқа да себептермен залал алған бірдей көлік құралының құнының әр түрлі болуы;

6) Еліміздегі көпшілік тәуелсіз эксперт және сақтандыру компанияларының жемқорлық және пара алу мәселелелері [9].

7) бағалау бойынша қызметті тұтынушыларға, олардың құқықтарының қорғалмағандығымен және сапасы бағалау салдарынан көп уақытты жоғалтумен байланысты, елеулі мүліктік және моральдық залал тигізіледі. Тұтынушыларға бағалау бойынша қызмет сапасына кепілдеме бермейді, мұның себебі – бағалау бойынша есеп дайындауда туындайтын проблемалар, есеп нәтижесінің сотта, нотариатта және басқа да ұйымдарда дұрыс деп танудағы проблемалар.

Осы кемшіліктерінің болуы көлік құралдарын бағалау бойынша қызмет нарығын ұйымдастыруға кедергі жасайды, қызметтің осы түріне тапсырыс беруші мен бағалаушы ара-қатынасының бұзылуына алып келеді, көлік құралдарын бағалау бойынша жұмыстарды ұйымдастыруға, нәтижесіне кері әсер етеді және келесі негативті салдарға алып келеді [17].

Дипломдық жоба тақырыбына байланысты мынадай ұсыныстар жасалды:

1. Бағалау ісіндегі, соның ішінде көлік құралдарын бағалауда қосалқы бөлшектердің кеңестік кезеңдегі коэффициенттерін жаңарту. Сол коэффициенттерді біздің елдің нарығына сай өзгертуді ұсынамыз.
2. Көлік құралдарын бағалауда шетелдік, озық тәжірибелерді елімізде қолдануды ұсынамыз.
3. Жоғарыда 3.1 бөлімде аталып өткен ДАТ және Шваке Еуротакс анықтамалары секілді отандық анықтамаларды құрастыруды ұсынар едік.
4. Бағалау барысында шығындық тәсілдің қолданылуы нақты көрсеткіштерді анықтауға мүмкіндік бермейді, себебі шығындық тәсілді көбінесе шет мемлекеттерде, әсіресе автомобиль өндірісі дамыған елдерде кеңінен қолданылады. Ал біздің мемлекетте шығындық тәсілді тек көлік құралы зақымдалған кезде қолданылады, себебі автокөлік өндірісінің дамымауы. Сондықтан да, Қазақстанда машина жасау және металл өңдеу өнеркәсіп кешенінің дамуына үлес қосуымыз керек.

5. Жол көлік апатынан кейін зақымдалған көлікті жөнелтілетін тәжірибелі автожөндеу базасы болуы тиіс себебі, автожөндеу базалары жеке меншік болғандықтан баға тұрақтылығы жоқ.
6. "Көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру туралы" ҚР Заңына 1 қаңтардан бастап бірқатар елеулі өзгерістерге ұшырауына байланысты, жол-көлік оқиғасының бағасын тәуелсіз бағалаушы емес сақтандыру компаниялары жүргізуге тиіс болатын. Бірақ қазіргі кезде сақтандыру компаниялары заң бойынша жұмыс жасамай, тәуелсіз бағалаушыларды жалдайды. Біздің ойымызша бірқатар баға анықтау нормалары, тәртібі және жаңа нақты методика құрастылып заңмен қаралуы тиіс.

Бүгінгі күнде біздің мемлекетте нарық қатынасы сәтті дамуда. Әрине тұрғындардың өмір сүру дәрежесі жақсарып келеді. Бұл факторлар бағалау үрдісінің даму дәрежесіне әсер етеді. Машиналар мен құрылғылардың нарықтық құны туралы ақпаратты өндеудің компьютерлік технологиялары жалғыз кемшілік болып табылады. Кәсіпқой мамандар жетіспеушілігі анық көрініп тұр. Әрине, бұл негізгі қиындықтардың бірі. Қорытындылай келе, жылжымалы мүлікті бағалау - кез келген мемлекеттің нарықтық өмірінің бөлінбейтін үрдісі. Бұл қиындыққа мәнсіз қарауға болмайды.

Қорытынды

Қазіргі кезде бағалау қызметінің дамуының прогресі - экономика-құқықтық талдаудың негізгі түрлерінің біріне жатады. Бұл бағаның ең маңызды ролінің ойнауы экономикалық басқару механизмін құрайтын мемлекеттері мен азаматтардың экономикалық қауіпсіздігін жоғарлау құралдарына байланысты.

Дүниежүзілік тәжірибеде көлік құралдарын бағалау қызметінің қажеттігі – дәлелденген факт. Шетелде көлік құралдарын бағалауды бағалау қызметінің жеке тармағы ретінде қарастырады, көлік құралдарын бағалау мақсатына, техникалық жағдайына тәуелді сәйкес әдістеме қолданылады. Ал біздің көлік құралдарын бағалау үрдісінің ерекшелігі – қалыптасқан әдістердің жоқтығы. Мемлекеттегі жеке бағалау компаниялары шетел тәжірибесін қолданып, бағалау жұмыстарын жүргізеді, бірақ оның нәтижесінде анықталатын көлік құралының құны көлік нарығындағы ұқсас көлік түрі құнынан алшақ болып шығады.

Шығын әдісі – шет мемлекеттерде, әсіресе өзінің автомобиль өндірісі дамыған елдерде кеңінен қолданыс тапқан. Оның негізі - автомобильді өндіруге кеткен үлестік шығындарды есептеу, оның бағалау құнын анықтау. Біздің тәжірибеде бұл әдіс қолданылмайды, өйткені тікелей автомобиль өндіретін зауыттар жоқ.

Әдетте шығындық әдісті жол-көліктік апаттан кейін материалдық залалды және автомобильді эксплуатациялауда оның конструкциясына өзгерістер енгізілумен байланысты құн түрлерін бағалауда қолданады және калькуляцияны құру арқылы жүргізеді. Тәжірибеде автокөлік құралдарына келтірілген жол-көліктік оқиғадан кейін материалдық залалын бағалау жиі кездеседі, оның себебі соңғы жылдары Қазақстан территориясына кіргізілген шетел өндірісінің автомобильдері елдің автомобильдік кешенін толтырды.

Мұнда туындайтын негізгі мәселе — жол-көлік оқиғадан кейін автомобильдік техниканы жөндеу саласында жұмыс істейтін орталықтардың, яғни тәжірибелі автожөндеу базасының жоқтығы.

Салыстырмалы әдіс — көліктің тауар нарығындағы осы уақытта қалыптасқан автомобильдің құнын сату және сатып алу бағаларын өзара салыстыру арқылы анықтау әдісі. Бұл әдісті Қазақстанда қолданудағы негізгі мәселе — ақпараттық базаның нашар дамығандығы. Егер автомобиль құнын салыстырмалы әдіспен бағалағанда, көлік құралдарын бағалаумен айналысатын жеке компанияда автомобильдің маркасы, шығарылған жылы және орналасу орны бойынша жинақталған ақпарат болуы қажет.

Табыс әдісі көмегімен көлік құралдарын қолданғанда, болашақтағы табыстың жиынтығы ретінде, бағалау объектісінің ағымдағы құны анықталады. Бұл әдіс біздің тәжірибеде сирек қолданылады.

Осы тәсілдер көліктер мен жабдықтарды бағалаудағы ең бастылары болып табылады. Өйткені, толық жиынтық объектілерге сәйкес орташа нарықтық бағасын есептеу арқылы шығардық. Әдістемелік әзірлеме негізі

көліктің бағасымен, яғни шыққан жылы, алғашқы бағасы, жүргені және техникалық жағдайымен байланысты екенін білдік.

Көлік құралдарын бағалау қызметі нарығының дамуы көптеген факторлардың әсерінен қалыптасады. Көлік құралдарын бағалау бойынша жұмыстарды жүргізу немесе қызмет көрсету нарығын кеңейтуге жағымды әсер ететін факторларға мыналар жатады:

- көлік құралының стандартты конструктивті қиыстырылуы;
- көлік құралдарын міндетті мемлекеттік тіркеу, бұл процесс оның құнын бағалау кезінде көлікті нақты теңестіру үшін қажет;
- көлік құралдарын эксплуатациялау процесінде апаттылықтың жоғары деңгейі, яғни жол-көліктік апаттан пайда болған материалдық залалды бағалауда көп мөлшерде жұмысты қажет етеді;
- көлік құралдарына салық салу ережелеріне байланысты құқықтық – нормативтік актілерді бекітуді қажет етеді.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі

- 1 Закон Республики Казахстан Об оценочной деятельности в Республике Казахстан (с изменениями по состоянию на 05.10.2018 г.)
- 2 Ковалев А.П., Кушель А.А., Королев И.В., Фадеев П.В. Основы оценки стоимости машин и оборудования: Учебник/ Под ред. Федотовой М.А.- М.: 2007. - 288 стр. Стандарт оценки «Базы оценки и типы стоимости» (приложение 3 к приказу Министра финансов Республики Казахстан от 5 мая 2018 года № 519)
- 3 Қазақстан Республикасының "Жол жүрісі туралы" Заңының (ҚР Үкіметінің 02.08.2017 № 463 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); 21.10.2017 № 667 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) қаулыларына енгізілген өзгертулерімен)
- 4 Қазақстан Республикасының Лицензиялау туралы 2007 жылғы 11 қаңтардағы N 214 Заңы.
- 5 Ғаламтор:http://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z070000214_
- 6 ГОСТ 9.032-74 «Покрытие лакокрасочные. Группы, технические требования и обозначения»
- 7 Ғаламтор:[https://kolesa.kz/cars/subaru/legacy/?_sys-hasphoto=2&auto-color=1&auto-color_m=1&year\[from\]=1996&year\[to\]=1996](https://kolesa.kz/cars/subaru/legacy/?_sys-hasphoto=2&auto-color=1&auto-color_m=1&year[from]=1996&year[to]=1996)
- 8 Андрианов Ю.В. «Оценка автотранспортных средств» Москва: Дело, 2002 г. – 37 стр.
- 9 Ғаламтор:<https://www.zakon.kz/4708999-v-kazakhstane-90-otchetov-ob-ocenke.html>
- 10 Букалов Д.И., Степанова В.В. Совершенствование организации судебно-товароведческой экспертизы // Теория и практика криминалистики и судебной экспертизы. Саратов: ЮНИСТ, 2010 г.-162 стр.
- 11 Стандарт мәнсіз оценки «бағалау Базы тәсілмен оценки и показатели типы тапсырысты стоимости» (келесі приложение 3 к талаптарға приказу арқалығы Министра жүру финансов жоқтығы Республики автомат Казахстан дәйектеледі от 5 көрсету мая 2018 және года № 519)
- 12 Андрианов Ю.В. «Как оценить и возместить ущерб от дорожно-транспортного происшествия» Москва: Дело, 2001 г. -102 стр.
- 13 «Қазақша-орысша терминологиялық сөздік. Көлік және қатынас жолдары» Алматы: Рауан, 2000 ж.- 55 б.
- 14 Андрианов Ю.В. «Основные теоритические принципы и положения оценки транспортных средств» Москва: Дело, 2000 г.-25 стр.
- 15 Танбаев Ж.Д., Кузнецов О.Г. «Теория и практика оценки транспортных средств» Алматы: Аркаим, 2002 г.-210 стр.
- 16 Краткий автомобильный справочник / А.Н.Понизовкин, Ю.М.Власко, М.Б. Ляликов и др. Москва: Финансы и статистика, 2000 г.-112 стр.
- 17 Касьяненко Т.Г., Маховикова Г.А. Теория и практика оценки машин и оборудования. М.: Феникс.2009. – 592 с.

- 18 Ғаламтор : <http://www.autoexp.org/index.php/information/library/139>
- 19 Ғаламтор : online.zakon.kz/Document/?doc_id=30465900
- 20 Ғаламтор : <https://aia.com.kz>
- 21 Учебное пособие "оценка стоимости транспортных средств"/ Ведерников С.Р. Елисеев В.М. Алматы: Фотосъемка транспортного средства, 2015г.-89 стр.
- 22 Андрианов Ю.В. «Оценка стоимости подвижного состава автомобильного транспорта» Москва: Дело, 2003 г.-76 стр.
- 23 Ғаламтор:http://www.labrate.ru/labbooks_auto.htm
- 24 Ғаламтор: https://works.doklad.ru/view/E46vq_aZRqs/4.html
- 25 Ғаламтор:<https://www.advokatservis.ru/otsenka-transportnyy-sredstv>
- 26 Ғаламтор:<https://ocenka.ooo/>
- 27 Ғаламтор:<http://avtozakony.ru/strahovanie/ushherb/kak-stat-otcenshchikom-avtomobilei.html>
- 28 Ғаламтор:<https://ocenka-barnaul.com/ocenka-avtomobilya-posle-dtp>
- 29 Оценка машин и оборудования (Valuing Machinery and Equipment) / под ред. Назарова О., Рутгайзера В. М.: Квинто-Консалтинг, 2010. – 432 с.
- 30 Ғаламтор:<http://kazprice.com/standart-otsenki-bazy-i-tipy-stoimosti>

1- қосымша

Қазақстан Республикасы аумағында эксплуатацияланатын, шетел жеңіл автомобилінің орташа жылдық жүрісі және эксплуатациялау басынан жүрісі

Эксплуатациялау жылы	Орташа жылдық жүрісі, мың км.	Көлік құралының жасы T_n , жылдар	Эксплуатациялау басынан жүрісі L_n , мың км.
1	15	1	15
2	15	2	30
3	14	3	44
4	14	4	58
5	14	5	72
6	13	6	85
7	12	7	97
8	12	8	109
9	11	9	120
10	10	10	130
11	10	11	140
12	10	12	150
13	10	13	160
14	9	14	169
15	9	15	178
16	9	16	187
17	8	17	195
18	8	18	203
19	8	19	211
20	8	20	219

Көлік құралының табиғи тозуын есептеуге арналған анықтамалық мәліметтер

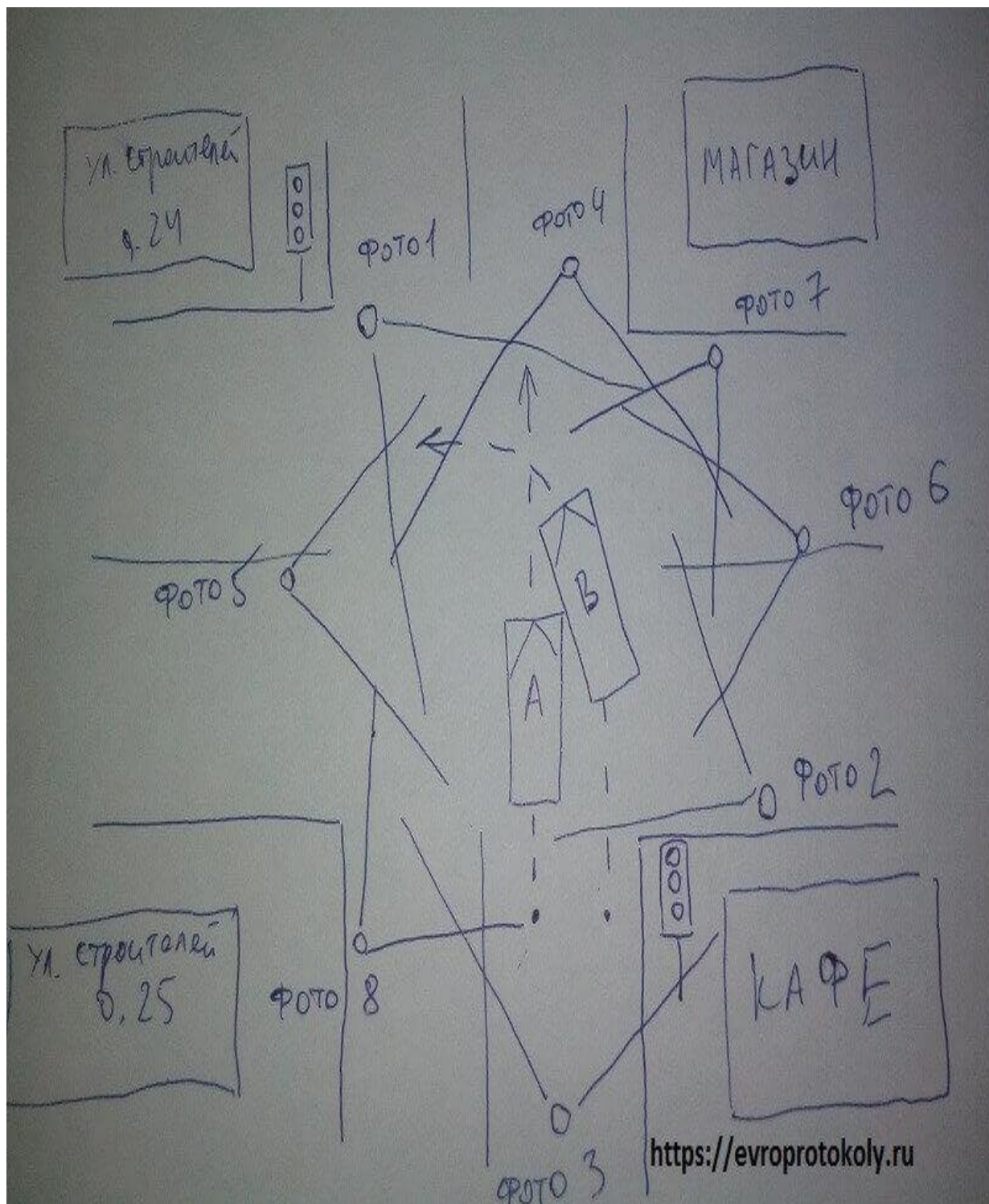
Ω	Ин, %	Ω	Ин, %	Ω	Ин, %
0	0	0,18	16,5	0,36	30,2
0,005	0,5	0,185	16,9	0,365	30,6
0,01	1	0,19	17,3	0,37	30,9
0,015	1,5	0,195	17,7	0,375	31,3
0,02	2	0,2	18,1	0,38	31,6
0,025	2,5	0,205	18,5	0,385	32
0,03	3	0,21	18,9	0,39	32,3
0,035	3,4	0,215	19,3	0,395	32,6
0,04	3,9	0,22	19,7	0,4	33
0,045	4,4	0,225	20,1	0,405	33,3
0,05	4,9	0,23	20,5	0,41	33,6
0,055	5,4	0,235	20,9	0,415	34
0,06	5,8	0,24	21,3	0,42	34,3
0,065	6,3	0,245	21,7	0,425	34,6
0,07	6,8	0,25	22,1	0,43	34,9
0,075	7,2	0,255	22,5	0,435	35,3
0,08	7,7	0,26	22,9	0,44	35,6
0,085	8,1	0,265	23,3	0,445	35,9
0,09	8,6	0,27	23,7	0,45	36,2
0,095	9,1	0,275	24	0,455	36,6
0,1	9,5	0,28	24,4	0,46	36,9
0,105	10	0,285	24,8	0,465	37,2
0,11	10,4	0,29	25,2	0,47	37,5
0,115	10,9	0,295	25,5	0,475	37,8
0,12	11,3	0,3	25,9	0,48	38,1
0,125	11,8	0,305	26,3	0,485	38,4

2-қосымшаның жалғасы

Ω	Иң, %	Ω	Иң, %	Ω	Иң, %
0,13	12,2	0,31	26,7	0,49	38,7
0,135	12,6	0,315	27	0,495	39
0,14	13,1	0,32	27,4	0,5	39,3
0,145	13,5	0,325	27,7	0,51	40
0,15	13,9	0,33	28,1	0,52	40,5
0,155	14,4	0,335	28,5	0,53	41,1
0,16	14,8	0,34	28,8	0,54	41,7
0,165	15,2	0,345	29,2	0,55	42,3
0,17	15,6	0,35	29,5	0,56	42,9
0,175	16,1	0,355	29,9	0,57	43,4
0,58	44	0,97	62,1	1,36	74,3
0,59	44,6	0,98	62,5	1,37	74,5
0,6	45,1	0,99	62,8	1,38	74,8
0,61	45,7	1	63,2	1,39	75,1
0,62	46,2	1,01	63,5	1,4	75,3
0,63	46,7	1,02	63,9	1,41	75,6
0,64	47,3	1,03	64,3	1,42	75,8
0,65	47,8	1,04	64,7	1,43	76,1
0,66	48,3	1,05	65	1,44	76,3
0,67	48,8	1,06	65,4	1,45	76,5
0,68	49,3	1,07	65,7	1,46	76,8
0,69	49,8	1,08	66	1,47	77
0,7	50,3	1,09	66,4	1,48	77,2
0,71	50,8	1,1	66,7	1,49	77,5
0,72	51,3	1,11	67	1,5	77,7
0,73	51,8	1,12	67,4	1,51	77,9
0,74	52,3	1,13	67,7	1,52	78,1
0,75	52,8	1,14	68	1,53	78,3
0,76	53,2	1,15	68,3	1,54	78,5
0,78	53,7	1,16	68,6	1,55	78,8

2-қосымшаның жалғасы

0,79	54,2	1,17	68,9	1,56	79
0,80	54,7	1,18	69,2	1,57	79,3
0,81	55,2	1,19	69,6	1,58	79,5
0,82	55,7	1,2	69,9	1,59	79,8
0,83	56,3	1,21	70,2	1,6	80
0,84	56,8	1,22	70,5	1,61	80,3
0,85	57,4	1,23	70,8	1,62	80,5
0,86	57,9	1,24	71,1	1,63	80,8
0,87	58,4	1,25	71,4	1,64	81
0,88	59	1,26	71,7	1,65	81,3
0,89	59,5	1,27	72	1,66	81,5
0,90	60,1	1,28	72,3	1,67	81,7
0,91	60,6	1,29	72,6	1,68	82
0,92	61,1	1,3	72,9	1,69	82,2
0,93	61,7	1,31	73,2	1,7	82,5
0,94	62,2	1,32	73,5	1,71	82,7
0,95	62,8	1,33	73,8	1,72	83
0,96	63,3	1,34	74,1	1,73	83,2
0,97	63,9	1,35	74,4	1,74	83,5
0,98	64,4	1,36	74,7	1,75	83,7





литые диски, тонировка, хрустальная оптика, противотуманки, кожа, CD, CD-чейнджер, MP3, полный электропакет, ГУР, центрозамок, подогрев сидений, налог уплачен, техосмотр пройден

Продам субару легаси. Объем 2литра. Расход по городу 10-12 литров. Двигатель и коробка в отличном состоянии масло не расходует. Полный привод отключается. Требуем не больших вложений по ходовой передний суппорт заменить ну и по кузову есть не большие не критичные косяки, машина покрашена в раптор. В остальном все отлично. Для особо одарённых и желающих купить машину идеальную без косяков за эту сумму прозьба не звонить. Не большой разумный торг у машины после осмотра. Машина находится в городе алмате, с учёта снимем без проблем. В одних руках уже более 12 лет.



люк, литые диски, ветровики, тонировка, фаркоп, хрустальная оптика, дневные ходовые огни, обогрев зеркал, омыватель фар, кожа, аудиосистема, MP3, USB, кондиционер, подогрев сидений, сигнализация, зимний режим, полный электропакет, автозапуск, спортивный режим, ГУР, центрозамок, круиз-контроль, ABS, налог уплачен, техосмотр пройден, вложений не требует

4-қосымша жалғасы



спойлер, рейлинги, литые диски, тонировка , противотуманки , USB, MP3, аудиосистема, bluetooth , кондиционер, сигнализация, центрозамок, спортивный режим, зимний режим, полный электропакет, автозапуск, SRS, ABS

Заполняется в случае оформления ДТП без участия сотрудни- ков

1. Транспортное средство ☐ "А" ☐ "В"

нужное отметить

2. Обстоятельства ДТП _____

3. ТС находилось под управлением ☐ собственника ТС
☐ иного лица, допущенного к управлению ТС

4. В случае, если в ДТП участвовало более 2-х ТС, указать сведения об этих ТС

_____ (марка, модель ТС, государственный регистрационный знак;

_____ наименование страховой организации, серия, номер страхового полиса)

5. Повреждения иного имущества, чем ТС

Наименование _____ (наименование поврежденного имущества)

Кому принадлежит _____ (заполняется при наличии сведений)

6. Может ли ТС передвигаться своим ходом? ☐ Да ☐ Нет

если "Нет", то где сейчас находится ТС _____

7. Примечание:

“ _____ ” 20 _____ г. _____ (подпись) _____ (фамилия, инициалы)

С приложением ☐

*** ДТП без участия сотрудников ГИБДД может оформляться в случае одновременно следующих обстоятельств:

- в результате дорожно-транспортного происшествия вред причинен только имуществу;
- дорожно-транспортное происшествие произошло с участием двух транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована в соответствии с законодательством;
- обстоятельства причинения вреда в связи с повреждением имущества в результате ДТП, характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывают разногласий участников ДТП и зафиксированы в извещениях о ДТП, бланки которых заполнены водителями причастных к ДТП транспортных средств в соответствии с правилами обязательного страхования.

Заполняется и передается в течение 15 рабочих дней страховщику.