

УДК 519.5:330.332

КАЗАРЄЗОВ А.Я., Миколаївський державний гуманітарний університет імені Петра Могили,
м. Миколаїв, Україна

ТОЛИШЕВ Е.В., Миколаївська філія Європейського університету, м. Київ, Україна



Казарєзов Анатолій Якович – д.т.н., професор, завідувач кафедри економічної теорії і економетрії Миколаївського державного гуманітарного університету ім. Петра Могили.

Толишев Едуард Володимирович – д.т.н., професор, завідувач кафедри економіки підприємництва Миколаївської філії Європейського університету.

ОЦІНКА ВАРТОСТІ ВІТРИЛЬНИХ

У статті здійснена спроба кількісної оцінки вартості вітрильних яхт. Надано рекомендації до створення моделі оцінки вартості вітрильних яхт. Наведено пропозиції по прогнозуванню очікуваної вартості вітрильних яхт.

In the article an attempt of quantitative estimation of cost of sailing yachts is made. Recommendations for creation of the cost estimation model for sailing yachts are developed. Recommendations for forecasting cost sailing yachts are given.

Ціна готових вітрильних яхт, увезених в Україну, зростає більш ніж у півтора рази [2]. Подорожчання ввезених яхт пояснюється ввізним митом у розмірі 40% від митної вартості яхти. Додавання 20% податку на суму митної вартості і ввізного мита приводить до підвищення ціни на 75% без врахування прибутку продавця [3].

Закордонні виробники знайшли шляхи проникнення на внутрішній ринок вітрильних яхт України. Перший з шляхів полягає в постачанні в Україну складових частин яхт та складанні з останніх готової продукції на зразок збирання закордонних автомобілів в Україні. Другий шлях проникнення закордонних виробників на ринок вітрильних яхт України буде відбуватися шляхом купівлі українських підприємств на зразок придбання закордонними банками українських банків. У такий спосіб діяла французька фірма “Jeanneau” при проникненні на внутрішній ринок Польщі шляхом придбання польської верфі “Оструда” [2].

Планування вітчизняними фірмами-виробниками вітрильних яхт поведінки на внутрішньому та зовнішньому ринках неможливо без оцінки вартості яхт, що реалізуються провідними іноземними компаніями.

Метою даної роботи є встановлення залежності базової ціни на вітрильну яхту від її типу та розмірів.

При розрахунку вартості транспортних суден використовується група взаємно незалежних показників [4, 5]. Кількість показників велика і потребує детальної інформації про проект судна. Для розрахунку вартості вітрильної яхти за класичними методами інформації, яка надається замовнику вітрильної яхти постачальником, недостатньо.

Спроба оцінки вартості вітрильного судна за допомогою регресійного рівняння не може бути визнана такою, що надає відповідь на усі запитання. Побудувати надійне рівняння, що пов'язує базову ціну вітрильної яхти з її головними параметрами: довжиною,

водотоннажністю, площею вітрил, потужністю двигуна, вдається у окремих випадках для фірм-виробників, що виготовлюють яхти за типовими проектами великими серіями. Прикладами таких фірм-виробників є відомі компанії: “Bavaria Yachts”, “Degero”, “San Odyssey”, “Hunter”, “Sunbeam”. Однак, для регресійного рівняння, що визначає ціну яхти, для кожної фірми параметри рівняння значно відрізняються, ускладнюючи прогнозування ціни яхти при зміні характеристик. Різниця між значеннями відповідних параметрів регресійних рівнянь для різних фірм-виробників вітрильних яхт пояснюється особливостями технологічного процесу виготовлення продукції, комплектації базового варіанту вітрильного судна, цінової політики кожної фірми. Район плавання та конструктивний тип вітрильного судна значною мірою визначають параметри регресійного рівняння.

У даній роботі для визначення вартості вітрильної яхти пропонується метод відносних показників, що використовується у останні часи для оцінки суден та морських технічних засобів. У якості такого показника пропонується використовувати вартість однієї тони ваги судна [6].

На рисунку 1 наведено результати статистичної обробки даних про вітрильні яхти, що виробляються провідними світовими фірмами-виробниками. Дані отримані стосовно ціни базової комплектації, яку наводять виробники без урахування сезонних знижок та транспортних витрат [7, 8]. Інформація оброблена по 60 вітрильних яхтах 23 провідних фірм-виробників вітрильних яхт.

З вигляду на наведені на рисунку 1 дані можна зробити висновки:

- Залежність між водотоннажністю вітрильної яхти та її ціною має нелінійний характер.
- Зі зростанням водотоннажності вітрильних яхт розшарування між цінами на яхти однакової водотоннажності значно зростає.
- На рисунку присутні окремі дані про вартість яхт, що мають тенденцію таку ж як більша частина сукупності, однак абсолютні значення ціни цих яхт значно більші ніж у інших яхт такої ж водотоннажності.

П'ять значень, які є вочевидь артефактами, належать до цін на яхти фірми “Solaris”. Фірма пропонує свої яхти для океанського плавання, а яхту “Solaris 55 open” ще і для плавання наодинці. Інші фірми-виробники виготовлюють яхти для морських плавань, що певним чином пояснює більш низькі ціни на їх продукцію у

порівнянні з цінами фірми “Solaris”. Таким чином можна стверджувати, що район плавання суттєво впливає на ціну яхти.

Після вилучення з сукупності даних, що стосуються фірми “Solaris”, залежність ціни яхти від її водотоннажності приймає вигляд, наведений на рисунку 2. Отримана залежність ціни вітрильної яхти морського району плавання від її водотоннажності досить якісно, виходячи зі значення коефіцієнта детермінації, апроксимується поліномом п'ятого ступеня.

З вигляду на наведену на рисунку 2 залежність можна зробити висновки:

- Залежність між водотоннажністю вітрильної яхти та її ціною, виходячи з нелінійного характеру, поділяється на три діапазони: до 10 тон, від 10 до 26 тон і більше 26 тон водотоннажності.
- Розподіл водотоннажності вітрильних яхт на три діапазони дозволяє у межах кожної групи зменшити розшарування між цінами на яхти однакової водотоннажності для трендового рівняння кожного окремого діапазону.
- Отримані залежності ціни вітрильних яхт морського району плавання від її водотоннажності для трьох діапазонів наведені на рисунках 3, 4 і 5. З вигляду на наведені на рисунках 3, 4 і 5 залежності можна зробити висновки:
- Досить якісно залежності для двох перших діапазонів апроксимуються степеневою функцією.
- Для третього діапазону водотоннажності недостатньо первинних даних для встановлення надійною залежності ціни вітрильних яхт від водотоннажності.
- Неузгодженість між значеннями ціни на межі першого та другого діапазонів не перевищує 5,6 тис. євро, що не виходить за точність розрахунків, бо не перевищує 3% від значення ціни.
- Неузгодженість між значеннями ціни на межі другого та третього діапазонів складає біля 58 тис. євро, що дорівнює приблизно 5% від значення ціни і може бути прийнято як задовільний результат.
- Різниця між значеннями ціни на межі першого та другого діапазонів, обчислені за загальним трендовим рівнянням і рівняннями тренду для першого та другого діапазонів не перевищує 16 тис. євро, що дорівнює 7,7% від значення ціни.
- Різниця між значеннями ціни на межі другого та третього діапазонів, обчислені за

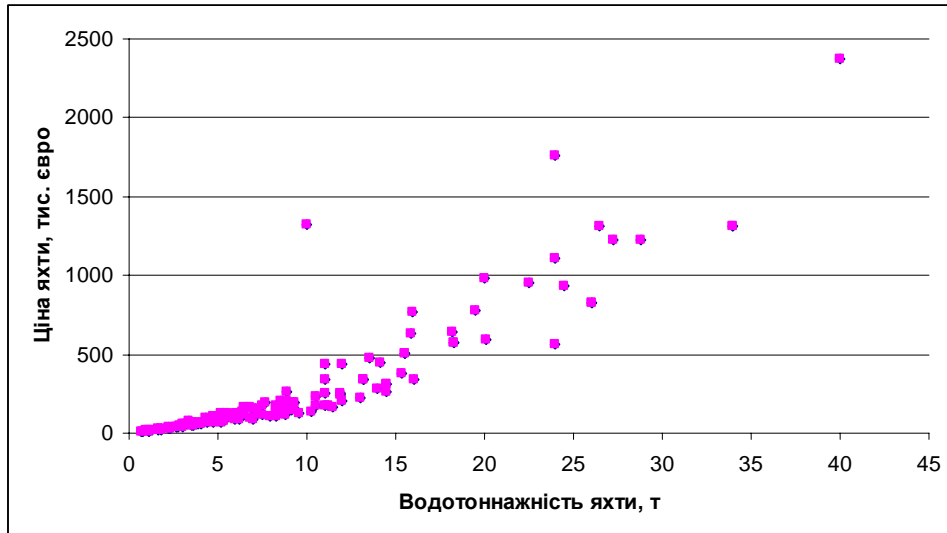


Рис. 1. Залежність ціни яхти від її водотоннажності

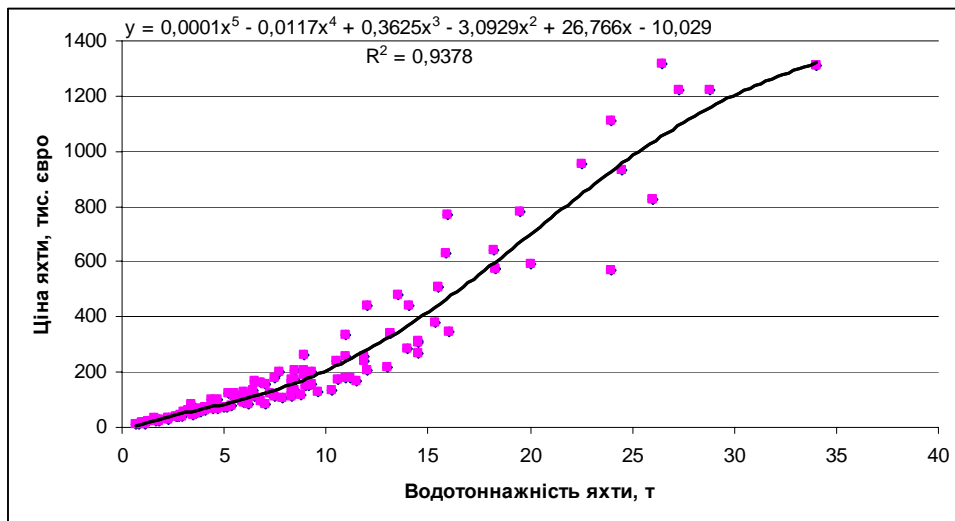


Рис. 2. Залежність ціни морської яхти від її водотоннажності

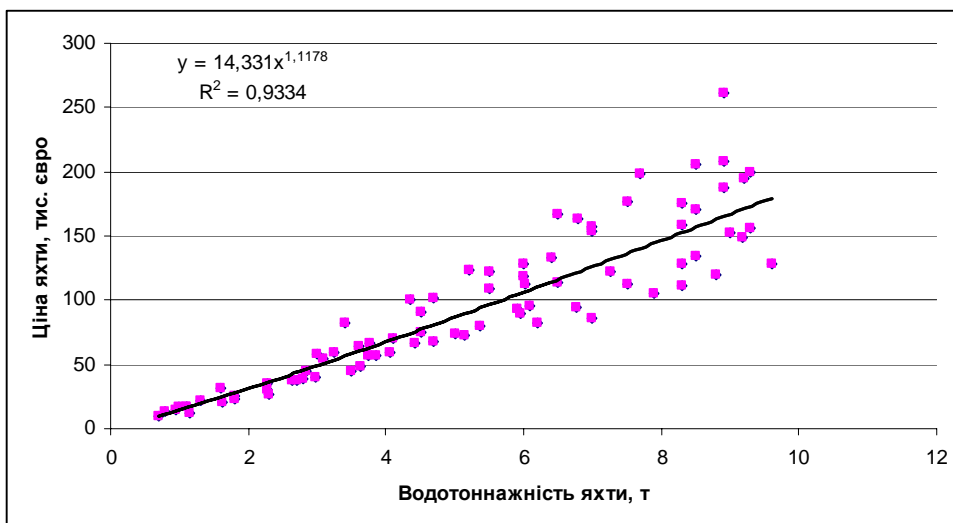


Рис. 3. Залежність ціни морської яхти першого діапазону від її водотоннажності

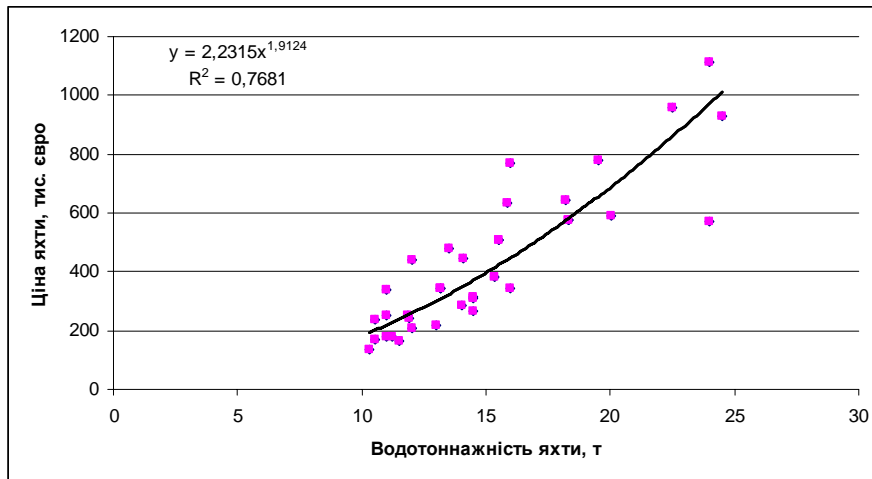


Рис. 4. Залежність ціни морської яхти другого діапазону від її водотоннажності

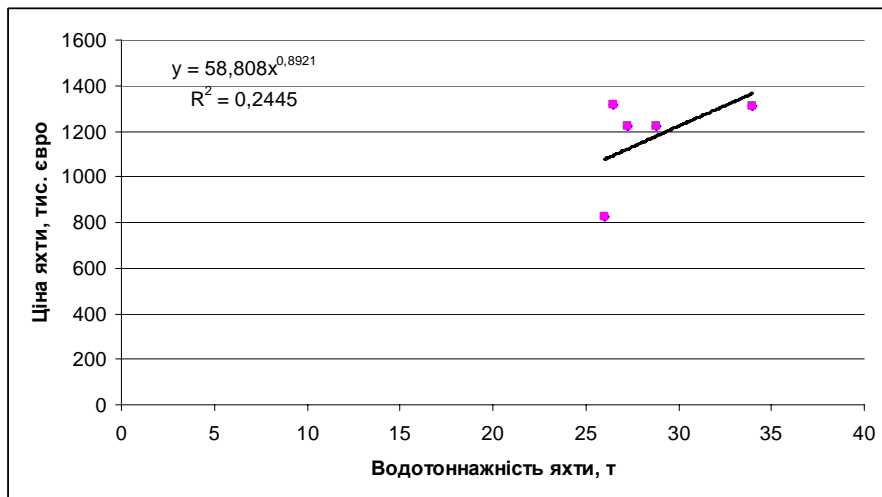


Рис. 5. Залежність ціни морської яхти третього діапазону від її водотоннажності

загальним трендовим рівнянням і рівняннями тренду для другого та третього діапазонів складає біля 268 тис. євро, що дорівнює 25% від значення ціни.

Висновки

Встановлено, що залежність між водотоннажністю вітрильної яхти та її ціною має нелінійний характер. Район плавання та

конструктивний тип вітрильної яхти суттєво впливають на ціну яхти.

Знайдена апроксимація поліномом п'ятого ступеня залежності ціни вітрильної яхти від її водотоннажності.

Рекомендується залежність між водотоннажністю вітрильної яхти та її ціною поділяти на три діапазони.

Для кожного з діапазонів водотоннажності

ЛІТЕРАТУРА

1. Порядок пропуска яхт через государственную границу. Постановление № 1274 Кабинета Министров Украины от 29.08.2002.
2. Кот В. Очима поляка і яхтсмена // Судостроение и судоремонт. – №3(3), 2003.
3. Парамонов С. Как украинская таможня дает добро" // Шкипер. – №4, 2004.
4. Петрик О. Недооцінка гривні та її наслідки для монетарної політики // Вісник НБУ. – №2, 2005.
5. Ногид Л.М. Проектирование морских судов // Судостроение", 1976. – 208 с.
6. Ашик В.В. Проектирование судов, 2-е изд., – Л.: "Судостроение", 1985. – 320 с.
7. Войлошников М.В. Морские ресурсы и техника: эффективность, стоимость, оптимальность. – Владивосток: Изд-во ДВГТУ, 2002. – 586 с.
8. Каталог. Современные катера и яхты 2003/2004. – М.: Издательство "Премьера", 2003. – 452 с.
9. Сборник докладов 4-й Международной научно-практической конференции "Тенденции развития яхтенного бизнеса и малотоннажного судостроения" – Одеса: РИА "Медиа Компас", 2006 – 128 с.