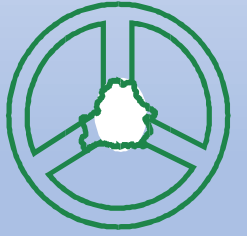


БАЭС



XVIII Международная научно-практическая конференция по определению стоимости восстановительного ремонта автотранспортных средств и размера причиненного ущерба в результате дорожно-транспортного происшествия.



Тема доклада. Утрата рыночной стоимости как ключевой элемент совокупных затрат на владение активом: сравнение электрических и классических автомобилей

Докладчик. Шабека Владимир Леонидович, оценщик машин, оборудования и транспортных средств, к.э.н., доцент, доцент АТФ БНТУ, оценщик ООО «Центр оценки» (г. Минск, Беларусь)

© Шабека В. Л., 2026

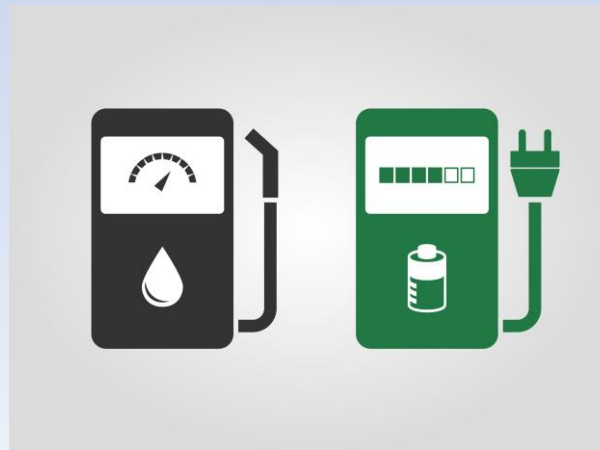
Минск, 2026

ЦЕНТР ОЦЕНКИ



Электротранспорт как *актуальный* тренд в развитии транспортной отрасли и его аспекты

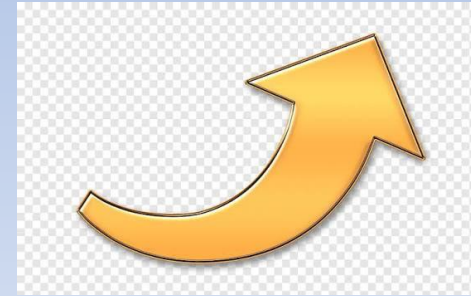
Результаты *научно-технического* прогресса обуславливают *реструктуризацию* парка подвижного состава мировой и отечественной *автотранспортных* отраслей, тем самым ставят перед управленческим корпусом глобальную задачу *выбора* между автомобилями с двигателями *внутреннего сгорания* (далее классическими) и *электромобилями* или, как минимум, *распределения сфер их применения*.



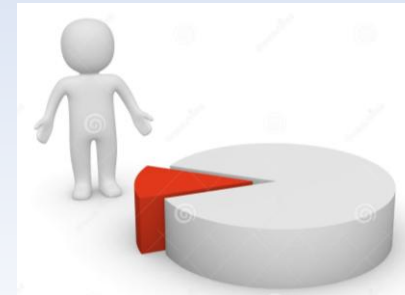
Источник изображения: https://rosacademtrans.ru/electro_cars/ Дата доступа: 2025.05.14

Электротранспорт как *актуальный* тренд в развитии транспортной отрасли и его аспекты (в «проекция» на Беларусь)

Темпы вхождения электромобилей в хозяйственный оборот в качестве активов белорусских предприятий, индивидуальных предпринимателей и домашних хозяйств *достаточно высоки.*



Однако по состоянию на момент исследования (март- апрель- май 2025г.) *доля* электромобилей на *отечественном первичном и вторичном рынках* ниже чем в лидирующих странах, пока характеризуется нами как «слабая» ... «умеренная».



Электротранспорт как *актуальный* тренд в развитии транспортной отрасли и его аспекты

Объективно это обстоятельство существенно и *негативно* влияет как на *обоснованность*, *достоверность*, итоговых результатов как *независимой оценки рыночной стоимости* активов, так и на *эффективность* принимаемых *управленческих решений* на её основе.

Отечественным практикам (эксплуатантам электромобилей, продавцам и сервису) и изучающим, осмысливающим эти процессы белорусским *оценщикам, исследователям, учёным*, вероятно ещё *достаточно долго* придётся работать в *условиях высокой неопределённости*, ориентируясь на опыт более крупных (Скороход, 2016) и ликвидных (Ростовский, Чакватадзе, 2023) рынков.



Электротранспорт и его «стоимость владения»

Вместе с тем, международная и отечественная практики независимой оценки свидетельствуют о *росте спроса на оценку для принятия управленческих решений*», в том числе для такого актива как **электромобиль**, являющегося высокотехнологичным продуктом (Барабашкина, 2023).

Наряду с реализацией наиболее распространённых в отечественной практике целей оценки – юридически значимых действия, связанных с использованием, владением и распоряжением электромобилями пользователей оценки контекстно **всё более часто интересует вопрос оценки «стоимости владения»:**

1. **Электромобиль. Сравнение стоимости владения с ДВС // ООО "ЕВС". Evcar Продажа новых электромобилей. [Электронный ресурс]. – 2025. – Режим доступа: <https://evcar.ru/news/sravnenie-stoimosti-vladeniya-elektromobilem-i-avtomobilem-s-dvs/>. – Дата доступа: 17.04.2025.**
2. **Бизнес посчитал стоимость экологичного километра. В Минске прошла конференция «Новые тренды управления парками автомобилей» // ООО "ФелОкт-сервис" [Электронный ресурс]. – 29.03.2025. – Режим доступа: <https://esoligorsk.by/novosti/dengi/66233-trend-na-ekologiyu-skolko-stoit-obslyuzhivanie-elektrokara>. – Дата доступа: 17.04.2025.**
3. **Лащевская С., Сколько стоит 1 километр на «электричке» и на машине с ДВС? Белорусский бизнес посчитал затраты С. Лащевская // Автожурнал. Авторынок. // av.by [Электронный ресурс]. – 02.04.2024. – Режим доступа: https://av.by/news/vigoda_ot_elektrokarov_v_korporativnih_avtoparkah. – Дата доступа: 17.04.2025.**

Электротранспорт: «Стоимость владения» vs

Total Cost of Ownership (Совокупные Затраты на Владение)

В соответствии с международной практикой, на наш взгляд, более корректно говорить о *совокупных затратах на владение* (от англ. Total Cost of Ownership, TCO) или о *приведенных к дате оценки затратах (за период) жизненного цикла*.

СЗВ – не самая простая как с точки зрения методологического описания её сути, так и для расчёта на практике её величины в количественном выражении *комплексная экономическая категория*.

СЗВ являясь по сути *видом специальной стоимости (база оценки)*, она пока вообще *не отражена в отечественных СТБ и ТКП 52-й группы* «Оценка стоимости объектов гражданских прав».

Также как, например, и (специальная) таможенная стоимость, СЗВ включаю несколько формирующих её основных компонентов (Фадеев, Горнаков, 2016). В международной практике для различных активов всего используется до двенадцати компонентов.

Более того СЗВ в целом пока *не* такой уж и *часто встречающийся объект исследования в отечественных академических источниках*.

**Электротранспорт как актив в управлении:
Total Cost of Ownership Management
(Управление на основе Совокупных Затрат на Владение)
+
Management by Value/ Value-based Management
(Управление на основе стоимости)**

Вместе с тем,

концепция управления на основе совокупных затрат на владение,

наряду, например, с современной

концепцией управления на основе рыночной стоимости

(в международной практике от англ. Management by Value или Value-based Management)

являются

современными методологическими основами

для управления активами организаций, индивидуальных предпринимателей и домашних хозяйств частных лиц.



Электротранспорт и структура его Совокупных Затрат на Владение

5 компонентов СЗВ автомобилем:

1) затраты на покупку

(прим. автора, в том числе учитывается разница затрат на приобретение в сравнении с альтернативным вариантом, активом с сопоставимым функционалом, технико-эксплуатационными характеристиками);

2) затраты на обслуживание:

2.1) затраты текущего обслуживания

(прим. автора, здесь *текущий* ремонт по замене *расходных* материалов (СОЖ) и частей (фильтры, колодки, прокладки));

2.2) затраты на капитальное обслуживание

(прим. автора, здесь *капитальный* ремонт по восстановлению и/ или замене *конструктивных* (по аналогии с объектами недвижимости «капитальных») элементов, определяющих срок экономической жизни актива);

3) затраты эксплуатации

(прим. автора, здесь обеспечение непосредственно топливом, элементами питания);

4) затраты на соответствие правовому (законодательному) регулированию о владении активом

(прим. автора, здесь из «минусов» - обременения по страхованию и т.д., а из «плюсов» - преференции связанные с приоритетами при движении по полосам, местами парковки, (возможно) льготному таможенному оформлению и т.п.)

и наконец

5) потери от утраты рыночной стоимости

(в международной практике

от англ. **The Decline in the Market Value of the Property/ Asset/ due to its Use/ Economical Life/**; прим. автора, здесь изменение рыночной стоимости от цены предложения на первичном рынке и до выбытия из хозяйственного оборота в управленческом и бухгалтерском учёте; перепродажи по стоимости ликвидации.

Задание на Внутреннюю оценку. Электротранспорт

Заказчик оценки: белорусская бюджетная организация;

Вид оценки: внутренняя;

Цель оценки: управленческие решения по выбору актива при использовании для собственных нужд (коммерческая эксплуатация);

Объекты оценки: альтернативные аналоги 5-дверных внедорожных автомобилей C-SUV класса в бюджетном сегменте: 1) базовый аналог классического автомобиля заказчик определял как **Geely GS**, ДВС v1,8, АКПП, в комплектации Comfort (см. рис. 1.а); 2) базовый аналог для электромобиля заказчик определял как **Geely Geometry C** в комплектации R550 (при разработке которого за основу брался автомобиль Geely GS с ДВС, см. рис. 1.б);

Предметом исследования: заказчик определил *сравнение УРС* (в абсолютном и относительном выражениях) для указанных моделей базовых аналогов классического и электромобиля.



а)



б)

Рис. 1. Базовые аналоги – объекты исследования (слева направо): а) Geely GS, источник: <https://carso.ru/geely/gs/komfort-3072> и б) Geely Geometry; источник: <https://eastmotors.by/car/geely-geometry-c/>

УРС по классическому автомобилю

Методы расчёта стоимости: 1) Метод пересчёта валютной стоимости; 2) Метод тенденции (корреляционно-регрессионный анализ)

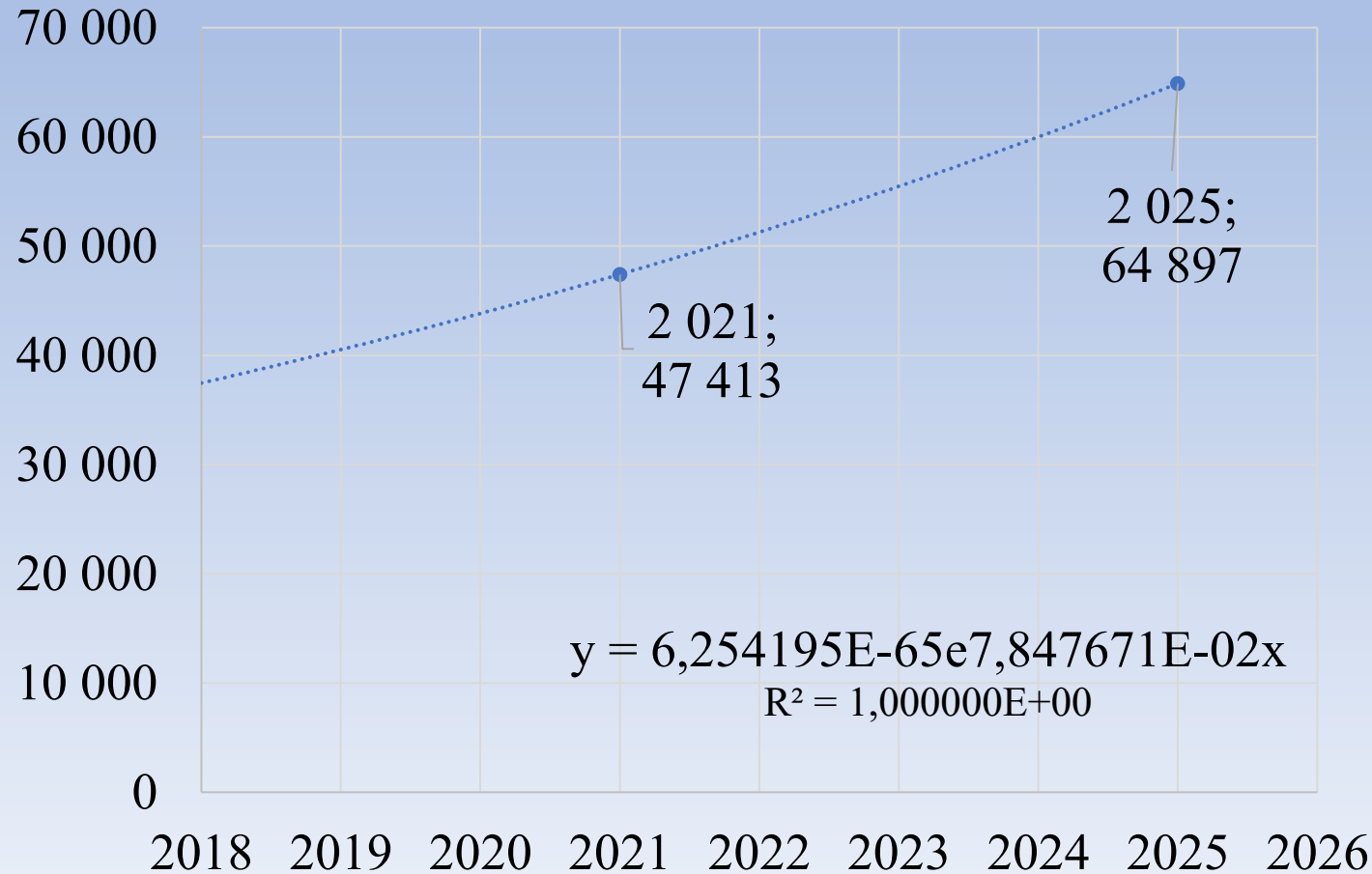


Рис. 2. Усреднённые значения рыночных стоимостей (цен предложения) на первичном и вторичном рынках Беларуси для модели **Geely GS Comfort** 2021г.в. (в BYN по состоянию на 03.04.2025г.). Прогнозная модель. Источник: собственная разработка на основе данных из доступных оценщикам открытых источников – ВУ-маркетплейсов abw.by, av.by и kufar.by.

УРС по электрическому автомобилю

Методы расчёта стоимости: 1) Метод пересчёта валютной стоимости; 2) Метод тенденции (корреляционно-регрессионный анализ)

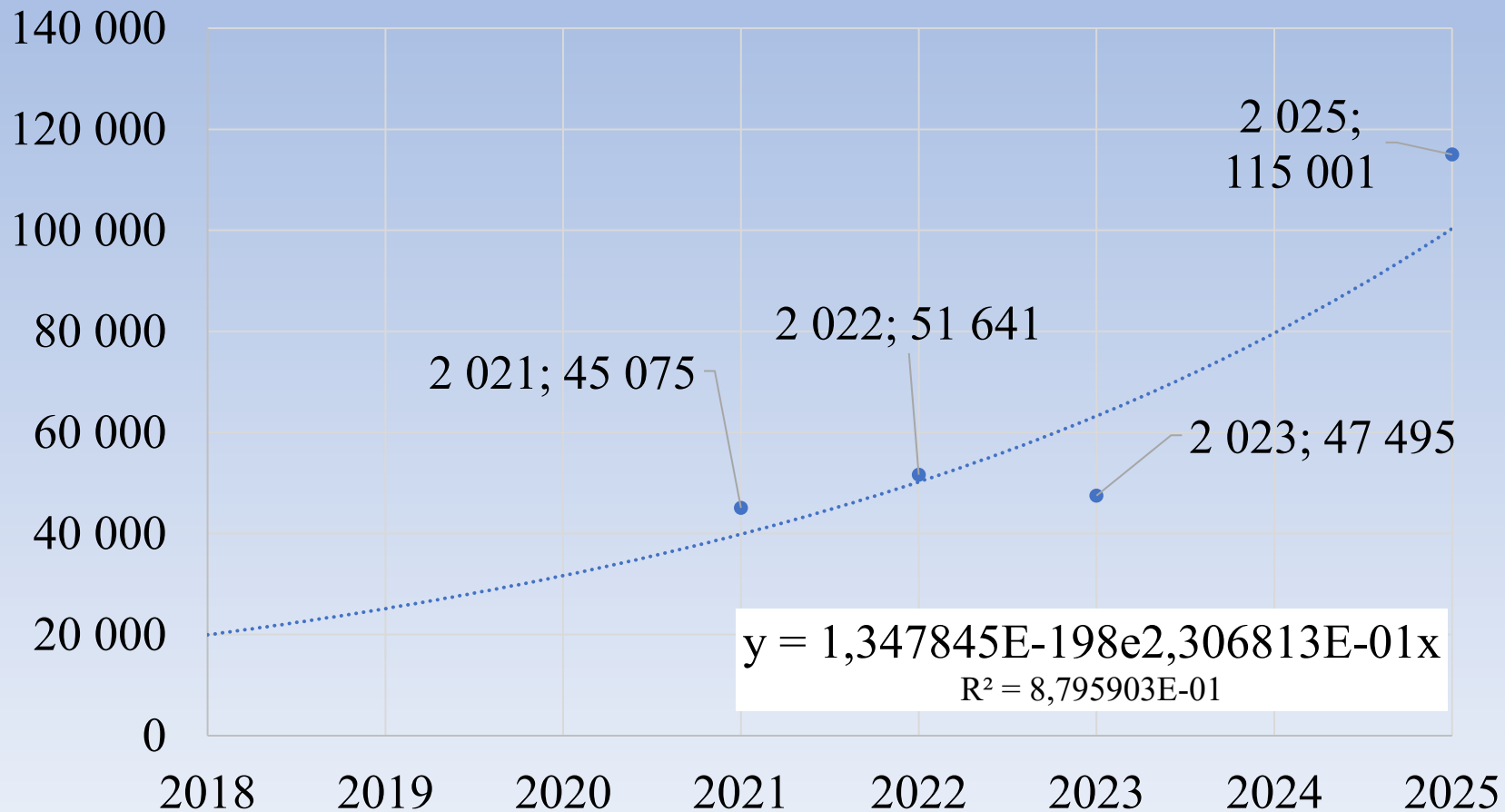


Рис. 3. Усреднённые значения рыночных стоимостей (цен предложения) на первичном и вторичном рынках Беларуси для модели **Geely Geometry C R550** 2023 год выпуска (в BYN по состоянию на 03.04.2025г.). Прогнозная модель. Источник: собственная разработка на основе открытых данных из доступных оценщикам источников – ВУ-маркетплейсов abw.by, av.by и kufar.by.

Сравнение УРС электрического и классического автомобиля

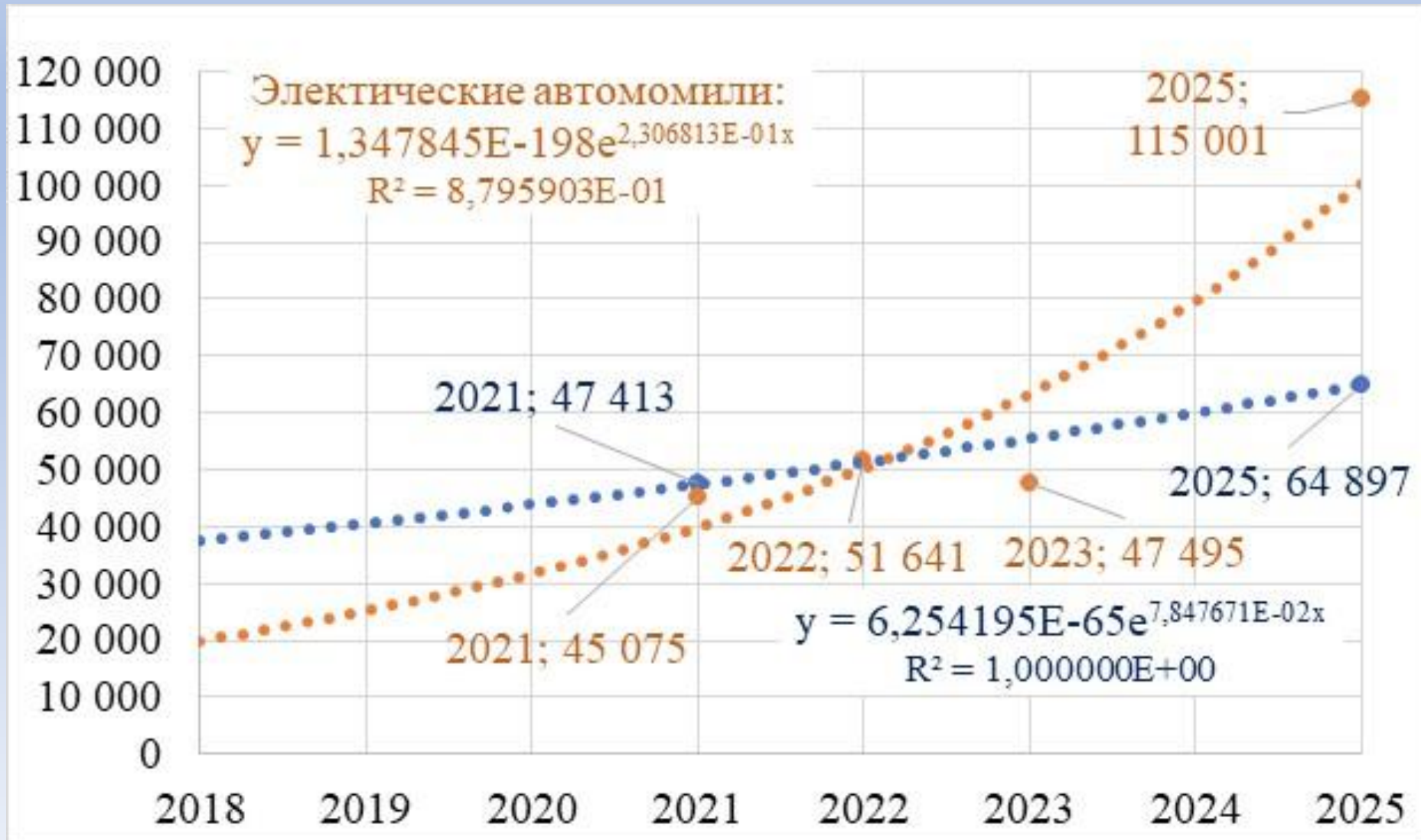


Рис. 4. Усреднённые значения рыночных стоимостей (цен предложения) на первичном и вторичном рынках Беларуси для моделей Geely Geometry C R550 и Geely GS Comfort (в BYN по состоянию на 03.04.2025г.). Прогнозная модель.

Источник: собственная разработка на основе открытых данных из доступных оценщикам источников – BY-маркетплейсов abw.by, av.by и kufar.by.

Согласование количественных характеристик результатов исследования для подготовки итогового заключения

Опытные образцы	Базовая модель	Дата исследования	Рыночная стоимость, BYN *	Рыночная стоимость, BYN **	Утрата рыночной стоимости, BYN ***	Утрата рыночной стоимости, % ***	Коэффициент интенсивности эксплуатации ***
1	2	3	4	5	6	7	8
Автомобиль классического исполнения	Geely GS	03.04.2025г.	64 897	37 467	27 430	42,27	1,96
Электромобиль	Geely Geometry C	03.04.2025г.	115 001	19 961	95 040	82,64	

Сравнение УРС электрического и классического автомобиля в сопоставимом виде

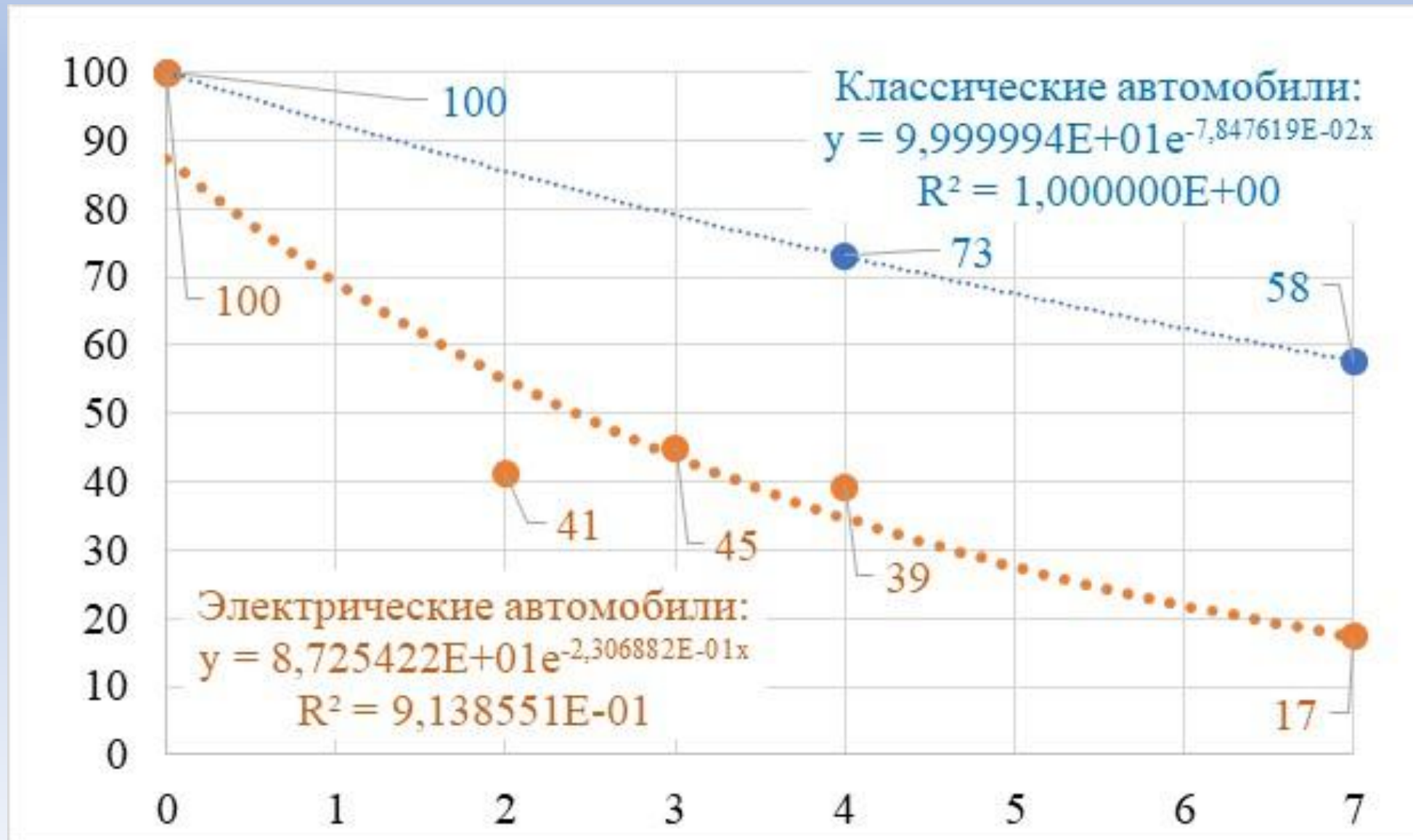


Рис. 4. Приведенные в сопоставимый вид значения для классического и электрического автомобиля S-SUV класса. Собственная разработка. Прогнозная модель. Источник: собственная разработка на основе открытых данных из доступных оценщикам источников – ВУ-маркетплейсов abw.by, av.by и kufar.by.

Заключение

1. Проведенный эксперимент показал, что управление на основе СЗВ активами, являющимися инновационными, высокотехнологичными объектами является достаточно сложной методологической задачей. Наиболее проблемным аспектом в современных отечественных условиях при определении УРС для высокотехнологичных активов является выбор базовых аналогов для сравнения. Также при расчёте УРС следует рассчитывать не как таковое снижение рыночной стоимости самого актива за рассматриваемый период, а разницу УРС с альтернативным базовым (в данном случае) классическим аналогом.
2. Эксперимент поведен на образцах автомобилей С-класса. Принимая во внимание «срочный» характер эксплуатации конструктивного элемента электромобиля – аккумулятора и возможные отличия в его характеристиках для автомобилей А, В или D классов можно ожидать существенных отличий количественных характеристик УОС для них.
3. Чистота результатов эксперимента может быть выше при использовании иных, более продаваемых на отечественном рынке марок и моделей электромобилей, а также ежели эксперимент будет повторён для всех иных конструктивных классов автомобилей (А, В, D+) с реализацией метода Канала (предполагающего расчёт значений и определение тенденций формирования УРС не менее чем по трём парам сравнений в каждом классе с последующим их наложением и сглаживанием по максимальным и минимальным значениям, расчётом усреднённых значений как оптимальных).

Заключение

4. Полученные количественные результаты в период исследования (март... май 2025г.) для образцов С-класса говорят о существенно более высоких темпах формирования УРС у электромобилей чем классических автомобилей (1,96 раза). УРС за 7 лет владения составят для классических автомобилей 37,55 копеек с 1 белорусского рубля; для электроавтомобилей 82,64 копейки с 1 белорусского рубля.

5. С точки зрения эффективности управления электромобилями (как активами предприятий и организаций, индивидуальных предпринимателей и домашних хозяйств частных лиц) УРС свидетельствует о необходимости существенно более интенсивного использования электромобилей в хозяйственном обороте в сравнении с классическими автомобилями. При среднестатистическом пробеге классического автомобиля в личном использовании порядка 18...20 т.км/год эквивалентный ему пробег электромобиля (при УРС в 2,20 раза выше) соответственно должен составлять порядка 35,28...49,2+ км/год. Что достижимо, лишь, при его *коммерческом* использовании в качестве легкового *учебного* автомобиля со среднестатистическим пробегом ≈ 40 т.км/год или легкового автомобиля *такси* со среднестатистическим пробегом ≈ 65 т.км/год. Таким образом использование электромобиля в текущих условиях Республики Беларусь представляется наиболее оправданным в коммерческой сфере.

Заключение

6. Для бюджетных организаций где лимит пробега служебных и специальных легковых автомобилей определен на один автомобиль *нормативно* не более 1,7 тыс.км/мес. (или 20,4 т.км/год) законно обоснованное выполнение условия эффективного владения электромобилем становится вообще проблематичным...

7. Следует признать что корреляция итогового значения СЗВ автомобиля (как зависимой переменной) от 5 принятых здесь основных факторов её формирующих (в качестве объясняющих переменных в математической модели) имеют значения как с «+», так и с «-» (прямая и обратная связи соответственно).

8. Итоговое заключение о СЗВ определяется под влиянием всех 5 компонентов. Вместе с тем выявленное кратное отличие УРС при сравнении классических и электромобилей позволяет назвать его ключевой составляющей.

9. В исследовании не отражены составляющие внешнего/ экономического обесценивания активов, связанные с негативным влиянием на национальную экономику в целом и в частности на формирование рыночных стоимостей активов обременений экономическими санкциями. Такие обременения могут оказаться весьма значимым фактором и должны стать объектом для отдельных и самостоятельных дополнительных исследований в отношении активов автотранспортного комплекса как объектов оценки стоимости и управленческих решений.

Заключение

10. Проблематика СЗВ автомобилями (в т.ч. для электромобилей) на момент исследования в отечественном информационном поле осуществляется преимущественно в популярном формате, практически «на бытовом уровне»:

Сколько стоит обслуживание электрокара? Солигорчанин поделился своим опытом // Информационно-справочный портал "Электронный Солигорск". ООО "Электронный Солигорск". [Электронный ресурс]. – 25.01.2024. – Режим доступа: <https://esoligorsk.by/novosti/dengi/66233-trend-na-ekologiyu-skolko-stoit-obsluzhivanie-elektrokara>. – Дата доступа: 17.04.2025.

Соответствующих академическим критериям исследований недостаточно с учётом значимости и неоднозначного процесса реструктурирования автопарка. Таким образом, исследование СЗВ в целом и УРС в частности должно рассматриваться как важное и перспективное направление для научных исследований. Разработка методологии УРС в частности и СЗВ в целом, с учётом отечественных условий, будет способствовать 1) развитию белорусской школы независимой оценки до нового качественного уровня и 2) увеличению ёмкости рынка оценочных услуг, 3) его приведению к практике международных стандартов; повышению эффективности управлению активами разных уровней системной экономики в условиях Беларуси.

Использованные источники. Основные:

Барабощкина А.В. 2023 Сравнительная оценка конкурентоспособности и экстернальных издержек электромобиля и автомобиля с двигателем внутреннего сгорания (на примере города Москвы). *Экономика и управление*. Т. 29. № 4. С. 423–434. [Baraboshkina A.V. 2023 Comparative assessment of competitiveness and external costs of an electric vehicle and a vehicle with an internal combustion engine (using the city of Moscow as an example). *Economics and Management*. Vol.29. No.4. PP.423–434. (In Russ.)] <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2023-4-423-434>

Егоров И.А., Кондратьев В.Ю. 2022 Методика анализа совокупной стоимости владения (TCO). *Инновации и инвестиции*. № 11. С. 183–187. [Egorov I.A., Kondratyev V.Yu. 2022 Methodology for analyzing the total cost of ownership (TCO). *Innovations and Investments*. No. 11. PP. 183–187. (In Russ.)] [on-line:] <https://www.innovazia.ru/archive/36873/> [access: 23.04.2025]

Кондратьев А.Е. 2012 Определение наиболее оптимальных сегментов использования экологически чистых автотранспортных средств в российских городах. / *Экономические науки// Теория и практика общественного развития*. № 6 С. 203 – 206. [Kondratyev A.E. 2012 Determination of the optimal segments for the use of environmentally friendly vehicles in Russian cities. / *Economic Sciences// Theory and Practice of Social Development*. No. 6, PP. 203–206. (In Russ.)] [on-line:] <https://archive.dom-hors.ru/teoria-praktika/2012/6> [access: 23.04.2025]

Кондратьев А.Е. 2012 Оценка использования экологически чистого автомобильного транспорта на территории городов: : автореф. дис. ... канд. экон. наук.: 08.00.05 / А.Е. Кондратьев; ФГБОУ ВПО Гос. ун-т упр-я. – Москва, 2012. – 25 с. [Kondratyev A.E. 2012 Assessment of the use of environmentally friendly motor transport in cities: : author's abstract. dis. ... candidate of economic sciences: 08.00.05 / A.E. Kondratyev; Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Professional Education State University of Management. – Moscow, 2012. – 25 p. (In Russ.)] [on-line:] <https://guu.ru/files/referate/kondratyev.pdf> [access: 23.04.2025]

Ратнер С.В., Иосифов В.В. 2018 Сравнительный анализ конкурирующих инновационных технологий наземного автотранспорта по эколого-экономическим показателям/ *Экономические науки. Научно-технические ведомости СПбГПУ*. Т. 11, № 4. С. 212—221. [Ratner S.V., Iosifov V.V. 2018 Comparative analysis of competing innovative technologies of land transport by environmental and economic indicators / *Economic sciences. Scientific and technical statements of St. Petersburg State Polytechnical University*. Vol. 11, No. 4. PP. 212-221. (In Russ.)] DOI: 10.18721/JE.11416

Романова Е.С. 2020 Методы оценки основных средств / Е.С. Романова // *Экономика организации (предприятия) : учеб. пособие / Л.Н. Нехорошева [и др.]; под ред. проф. Л. Н. Нехорошевой. – Минск: БГЭУ. – Гл. 17. – С. 227–229.* [Romanova E.S. 2020 Methods for assessing fixed assets / E.S. Romanova // *Economics of an organization (enterprise): textbook / L.N. Nekhorosheva [et al.]; edited by prof. L.N. Nekhorosheva. - Minsk: BGEU. - Chapter 17. - PP.227-229.* (In Russ.)]

Ростовский Й.-К., Чакватадзе В.В. 2023 Как стала возможна электромобильная революция в Норвегии. *Научные труды. Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН.* № 1. С. 100–116. [Rostovsky J.-K., Chakvatadze V.V. 2023. How the Electric Vehicle Revolution Became Possible in Norway. *Scientific Works. Institute of Economic Forecasting of the Russian Academy of Sciences*. No. 1. PP. 100–116. (In Russ.)] DOI: 10.47711/2076-3182-2023-1-100-116

Скороход А.И. 2016. Анализ и оценка факторов, влияющих на развитие автомобильного рынка России. *Теория и практика современной науки*. №6 (6). С. 1165-1176 [Skorokhod A.I. 2016. Analysis and assessment of factors influencing the development of the Russian automobile market. *Theory and practice of modern science*. No. 6 (6). PP. 1165-1176 (In Russ.)] Available: https://www.modern-j.ru/_files/ugd/b06fdc_beb6f73128ee4cc9aef1a6ac6c49e190.pdf?index=true

Фадеев Д.С., Горнаков И.А. 2016 Анализ основных параметров целевых затрат и их влияние на стоимость владения транспортным средством. *Вестник Иркутского государственного технического университета*. Т. 20. № 12. С. 223–232. [Fadeev D.S., Gornakov I.A. 2016 Analysis of the main parameters of target costs and their impact on the cost of vehicle ownership. *Bulletin of the Irkutsk State Technical University*. Vol. 20. No. 12. PP. 223–232. (In Russ.)] DOI: 10.21285/1814-3520-2016-12-215-224

Al-Alawi, B.M., Bradley, T.H. 2013 Total cost of ownership, payback, and consumer preference modeling of plug-in hybrid electric vehicles / *Appl. Energy*, [Vol. 103](https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2012.10.009), 2013 – PP. 488-506. <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2012.10.009>

Ellram Lisa M. 2002 Total Cost of Ownership / Lisa M. Ellram // *Handbuch Industrielles Beschaffungsmanagement. Internationale Konzepte – Innovative Instrumente – Aktuelle Praxisbeispiele : handbuch / Dietger Hahn, Lutz Kaufmann [and others.]; red. Dietger Hahn. – Wiesbaden: GABLER. Springer Fachmedien Wiesbaden. – PP. 659–671.* https://doi.org/10.1007/978-3-663-01582-6_34

Shabeka Uladzimir 2018 Theoretical and Practical Aspects of Estimation of Forced Sale Value / *Geomatics and Environmental Engineering // AGH University of Science and Technology - Akademia Górniczo-Hutnicza im. Stanisława Staszica w Krakowie, Volume 12, Issue Number 3, 2018. – 89-99s.* [on-line:] <http://journals.bg.agh.edu.pl/GEOMATICS/2018.12.3/geom.2018.12.3.89.pdf> [access: 12.11.2018]

Simeunović Milja 2025 Total Cost of Ownership and Future Challenges with Different Powertrain Types / Milja Simeunović, Pavle Pitka, Milan Simeunović, Tatjana Kovačević & Dejan Koleška // [Machine and Industrial Design in Mechanical Engineering](https://doi.org/10.1007/978-3-031-80512-7_91); Features papers from the 12th Int'l Conference on Machine and Industrial Design in Mechanical Engineering. Conference proceedings// Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, Wiesbaden, 2024. – PP. 24–27. DOI https://doi.org/10.1007/978-3-031-80512-7_91

Ziegler Marc 2024 [The total cost of ownership is decisive/ MTZ worldwide.](https://doi.org/10.1007/978-3-031-80512-7_91) // Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, Wiesbaden, Volume 85, 2024. – PP. 24–27.

Ссылка на статью: DOI: 10.46782/1818-4510-2025-3-110-121

Не защищено bem.bseu.by

БЕЛОРУССКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Издаётся с 1997 года
ISSN 1818-4510 (print)

О ЖУРНАЛЕ
Ежеквартальный научно-практический журнал.

Главный редактор
А.А. Быков, [orcid](#), [РИНЦ](#), [Google scholar](#), aliaksei.bykau@yandex.ru
доктор экономических наук, профессор, Белорусский государственный экономический университет (Беларусь)

Редакционная коллегия
Беляцкая Т.Н. [orcid](#), [РИНЦ](#), [Google scholar](#), beliatskaya@bsuir.by
доктор экономических наук, профессор, Белорусский государственный университет информатики и радиоэлектроники (Беларусь)

Бондарь А.В. [orcid](#), [РИНЦ](#), [Google scholar](#)
доктор экономических наук, профессор, Белорусский государственный экономический университет (Беларусь)

Буховец О.Г., [РИНЦ](#), obukhovets@tut.by
доктор экономических наук, профессор, Белорусский государственный экономический университет (Беларусь)

Ванкевич Е.В. [orcid](#), [РИНЦ](#), vankevich_ev@tut.by
доктор экономических наук, профессор, Витебский государственный технологический университет (Беларусь)

Воробьев В.А. [orcid](#), [РИНЦ](#), [Google scholar](#), vorobiev_v@bseu.by
(зам. главного редактора) доктор экономических наук, профессор, Белорусский государственный экономический университет (Беларусь)

Тематика
→ вопросы экономии
→ реформы рыночно ориентированной экономики
→ демографические проблемы
→ развитие региональной экономики
→ денежно-кредитная политика
→ экономическое развитие
→ регулирование макроэкономики
→ проблемы национальной экономики
→ повышение эффективности предпринимательства
→ инвестиционная политика

АРХИВ
РЕДАКЦИОННАЯ ПОЛИТИКА
ЭТИКА ПУБЛИКАЦИЙ
ПОРЯДОК РЕЦЕНЗИРОВАНИЯ СТАТЕЙ
АВТОРАМ
АВТОРСКИЕ ПРАВА
ПОДПИСЧИКАМ
ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Адрес редактора
Беларусь, 220026
Тел.: (+ 375) 29 22 22 22
Факс.: (+ 375) 29 22 22 22

Оценка эффективности функционирования технопарков в Республике Беларусь

Соломо М.В.,
Методика оценки влияния прямых иностранных инвестиций на ВВП

Пузанкевич О.А.,
Цифровая трансформация корпоративного финансирования: международный опыт и белорусская модель

Шинкарева Е.Д., Лаврова О.И.,
Сценарный анализ влияния субъективных и социально-экономических факторов на финансовое поведение белорусских потребителей

Терентьев А.А., Дашин А.К.,
Измеримые атрибуты корпоративного управления в финансовом прогнозировании: систематизация признаков и алгоритмов

Майборода Т.П., Шладарук А.П.,
Поведенческие подходы к стимулированию вакцинации населения

Ледок В.М.,
Государственный сектор стран карибского бассейна: современное состояние и тенденции развития сегмента класса люкс

Мозоль А.А.,
Подходы к построению индексов устойчивости апк Республики Беларусь на основе экономико-математических моделей и данных смешанной частоты

Чан Хуэй, Ло Вэй, Карачун И.А.,
Устойчивость и адаптивность цепочек поставок в условиях санкций: выводы эмпирического анализа и управленческие решения

№3 - 2025

Содержание

Праневич А.А., Петрушкевич Е.Н., Ожигина В.В.,
Торгово-экономическая либерализация во всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве: особенности, последствия, перспективы для стран-участниц и ЕАЭС

Левкович А.П.,
Трансформация моделей международных расчетов в условиях системных и технологических изменений

Безпалько Л.В.,
Развитие взаимной торговли Республики Беларусь со странами ЕАЭС

Маковская Н.В.,
Инклюзивная занятость в Беларуси: особенности функционирования и оценка

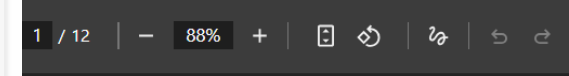
Зайцева О.В.,
Онлайн-источники данных о рынке труда: классификация, характеристики и подходы к ранжированию

Зенькова Л.П., Крицкая Н.В.,
Макрофакторы социальной среды: влияние на экономические циклы в Беларуси

Коробейников Д.А.,
Методика оценки эффективности механизма льготного кредитования АПК

Шабeka В.Л.,
Утрата рыночной стоимости как ключевой элемент совокупных затрат на владение активом: сравнение электрических и классических автомобилей

by:8080/bitstream/edoc/109412/1/Shabeka_110-121.pdf



БЕЛОРУССКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ. 2025. № 3. С. 110–121.
Belarusian Economic Journal. 2025. No 3. PP. 110–121.

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ, ИННОВАЦИИ,
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ И РОСТ

УТРАТА РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ КАК КЛЮЧЕВОЙ ЭЛЕМЕНТ СОВОКУПНЫХ ЗАТРАТ НА ВЛАДЕНИЕ АКТИВОМ: СРАВНЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ И КЛАССИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

В.Л. Шабeka*

Аннотация. Представлены результаты впервые проведенного для условий Беларуси исследования по обоснованию величины утраты рыночной стоимости (УРС) как ключевого элемента совокупных затрат на владение (СЗВ) активом. Разработаны методологические рекомендации для принятия управленческих решений при реализации юридически значимых действий с активами организаций, индивидуальных предпринимателей и домашних хозяйств. Проведена их апробация. Получены характеристики УРС на примере сравнения автомобилей конструктивного С-класса с электрическими двигателями и двигателями внутреннего сгорания.

Ключевые слова: инновации, технологические изменения, адаптация, выбор техники (дорожный транспорт), электромобили, совокупные затраты на владение, утрата рыночной стоимости во время владения, управление активами организаций, индивидуальных предпринимателей и домашних хозяйств.

JEL-классификация: L90, O21, O33, R42.

DOI: 10.46782/1818-4510-2025-3-110-121

Материал поступил 28.05.2025 г.

Электротранспорт как актуальный тренд в развитии транспортной отрасли и его аспекты

Современные императивы научно-тех-

лей и домашних хозяйств частных лиц достаточно высоки. Однако по состоянию на момент исследования (март – апрель – май 2025 г.) доля электромобилей на отечествен-

ISSN 1818-4510

БЕЛОРУССКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Belarusian Economic Journal

Международная экономика
International Economics

Экономика труда
Labor Economics

Макроэкономика и монетарная политика
Macroeconomics and Monetary Policy

Финансовая экономика
Financial Economics

Экономическое развитие, инновации, технологические изменения и рост
Economic Development, Innovation, Technological Change, and Growth

3

2025



XVIII Міжнародная навучна-практычная канферэнцыя
па вызначэнні каштоўнасці рэстаўрацыйнага рэмонту
автаатранспартных сродкаў і памеру прычыненага ўшчыба
у выніку дарожна-транспартнага здарэння



УТРАТА РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ КАК КЛЮЧЕВОЙ ЭЛЕМЕНТ СОВОКУПНЫХ ЗАТРАТ НА ВЛАДЕНИЕ АКТИВОМ: СРАВНЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ И КЛАССИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

БЛАГОДАРИЮ ЗА ВНИМАНИЕ!

**Шабэка Владимир Леонидович,
оценщик машин, оборудования и транспортных средств,
к.э.н., доцент, оценщик ООО «Центр оценки» (г. Минск, Беларусь)**

доцент Беларускага нацыянальнага тэхнічнага ўніверсітэта (<https://bntu.by/person/shabeka-vladimir>, г. Мінск, Беларусь);
доктарант Беларускага дзяржаўнага эканамічнага ўніверсітэта (г. Мінск, Беларусь); атэставаны Гаскамітэтам па
імушчэству Рэспублікі Беларусь оценщик машин, оборудования и транспортных средств; член камітэта па мэтадологіі
Асацыяцыі оценачных арганізацый (г. Мінск, Беларусь); член Аттэстацыйнай камісіі пры Дзяржаўным камітэце па
імушчэству Рэспублікі Беларусь; спецыяліст па ацэнцы каштоўнасці – эксперт ОО «Беларуская асацыяцыя экспертаў і
сюрвейераў на транспарце» (г. Мінск, Беларусь);

<https://orcid.org/0009-0005-1294-3000>; https://www.elibrary.ru/author_items.asp?authorid=964139;
<https://scholar.google.com/citations?hl=en&user=jhBy5AEAAAAJ>

Контакт: +375 29 628 63 77 (Viber, Telegram, WhatsApp), e-mail: u.shabela@gmail.com