

**ОТЧЕТ №
ОБ ОЦЕНКЕ
РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
ООО « »**

По состоянию на _____ 2009 года

**ОЦЕНЩИК:
ООО
ИСПОЛНИТЕЛЬ:
ЗАО «»**

2009
Господину
ООО

Уважаемый _____!

В соответствии с Договором № на оказание услуг от 17 декабря 2008 года, заключенным между ООО «» и ЗАО «» мы провели оценочные работы по определению рыночной стоимости подвижного железнодорожного состава, приобретаемого ООО «».

Оценка проведена по состоянию на _____ 2009 года.

В нашем понимании, результаты настоящего исследования будут использоваться проведения переоценки стоимости активов.

В соответствии с письмом на оказание услуг, объектом оценки являются железнодорожная техника в составе, см. Таблицу 1.

Таблица 1.

Состав оцениваемого оборудования

№ п/п	Наименование, модель (тип)	Страна происхождения	Фирма-изготовитель	Количество единиц	Год выпуска
1	Вагоны-цистерны для сжиженных углеводородных газов и легкого углеводородного сырья модели 15-1519-02	Украина	ОАО «Азовобщемаш»	300	2008
2	Вагон-цистерна для перевозки бензина модели 15-1213	Россия	ОАО «Рузхиммаш»	50	2004–2006
3	Вагон-цистерна для перевозки нефтепродуктов модели 15-740	Россия	ОАО «Рузхиммаш»	100	2004–2006
4	Вагон-цистерна для перевозки углеводородных газов модели 15-1209	Россия	ОАО «Рузхиммаш»	136	2004–2005
5	Вагон-цистерна для перевозки сжиженных углеводородных газов модели 15-1200-02	Россия	ОАО «Рузхиммаш»	133	2004–2005
6	Крытый ж/д вагон модели 11-280 ТУ24.05.949-2007	Россия	ОАО «Алтайвагон»	400	2008
7	Люковой полувагон модели 12-296-01,	Россия	ОАО «Алтайвагон»	396	2008

	ТУ24.05.001.132-02				
8	Люковой полувагон модели 12-296-01, с применением колес повышенной прочности ТУ24.05.001.132-02	Россия	ОАО «Алтайвагон»	360	2008
9	Вагон-платформа модель 13-2114	Россия	ОАО «Алтайвагон»	57	2008

Таким образом, стоимость объектов оценки на 30.01.09 года составляет округленно:

3 277 886 000 руб (три миллиарда двести семьдесят семь миллионов восемьсот восемьдесят шесть тысяч) рублей с НДС, НДС в размере 500 016 544,20 (пятиста миллионов шестнадцати тысяч пятиста сорока четырех) рублей 20 копеек

Полная характеристика объектов-аналогов, а также все основные предположения, расчеты и выводы содержатся в прилагаемом отчете об оценке. Отдельные части настоящего отчета не могут трактоваться раздельно, а только в связи с полным текстом прилагаемого отчета об оценке, с учетом всех содержащихся там допущений и ограничений. Выводы, содержащиеся в нашем отчете, основаны на расчетах, заключениях и иной информации, полученной в результате исследования рынка, на нашем опыте и профессиональных знаниях, на деловых встречах, в ходе которых нами была получена определенная информация. Методика расчетов и заключений, источники информации приведены в отчете.

ЗАО «» не проводило как часть этой работы какую-либо проверку характеристик объекта, которые невозможно обнаружить путем визуального осмотра.

Настоящая оценка была проведена экспертами ЗАО «» в соответствии с Федеральным законом «Об оценочной деятельности в РФ» от 29 июля 1998 г. N 135-ФЗ и «Стандартами оценки, обязательными к применению субъектами оценочной деятельности», Федеральные стандарты оценки (ФСО) №№ 1, 2, 3, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 20 июля 2007 г. №№ 254, 255, 256.

С уважением,
 Генеральный директор
 ЗАО «» _____ ИИ Иванов

Оглавление

Введение.....	6
Список использованных материалов	36
Список использованной литературы.....	36
Приложение №1	37
Приложение № 2	37

Краткое изложение основных фактов и выводов

Таблица 2.

ДАнные О ЗАКАЗЧИКЕ	
Заказчик	ООО «», в лице генерального директора Сидорова С.С.
Собственник объекта	ООО «»
ДАнные ОБ ИСПОЛНИТЕЛЕ	
Исполнитель:	
Сведения о страховом полисе	
Вид права	Право собственности
ДАнные ОБ ОЦЕНЩИКАХ	
<p>Является членом Некоммерческого партнерства «Саморегулируемая организация «Национальная коллегия специалистов оценщиков» регистрационный номер №00931 от 25.10.2007г. Полис 19/08–084284, выдан ЗАО САК «ИНФОРМСТРАХ». Срок действия договора с 20 декабря 2008 года по 19 декабря 2009 года; Московский институт стали и сплавов, 1974г., «Металлургия черных металлов», Диплом Я № 420965. Московский государственный университет экономики, статистики и информатики, 2000г., «Оценка стоимости предприятий (бизнеса)», Диплом ПП № 346976, НОУ «Московской финансово промышленной академии (МФПА)», свидетельство о повышении квалификации, рег. № 040, 24.03.2006, Кандидат технических наук, Диплом ТН № 074900, 26.09.1984г; стаж работы в оценочной деятельности – 12,6 лет ИНН 772815871494.</p>	
ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА И ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ СТАНДАРТЫ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ОЦЕНКИ	
Законодательная база для оценки:	Федеральный закон от 29 июля 1998 г. № 135–ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, №31, ст. 3813; 2002, № 4, ст. 251; № 12, ст. 1093; № 46, ст. 4537; 2003, № 2, ст. 167; №9, ст. 805; 2004, № 35, ст.3607; 2006, № 2, ст. 3456; 2007, № 7, ст. 834, № 29, ст. 3482)
Используемые стандарты оценки:	Федеральные стандарты оценки ФСО №№ 1, 2, 3, утвержденные приказами Минэкономразвития от 20 июля 2007 г. №№ 254, 255, 256
ОСНОВНЫЕ ДАнные ПО ОБЪЕКТУ ОЦЕНКИ	
Оцениваемый объект:	Железнодорожная техника в номенклатуре вагонов представленных в Таблице № 1 настоящего отчета
Местоположение объекта оценки	Цистерны моделей 15-1213, 15-740, 15-1209, 15-1200-02 – ж/д станция Комбинатская Западно-Сибирской ж/д (Омск), Вагоны-цистерны модели 15-1519-02 – Россия, СНГ, страны Балтии, полувагоны модели 12-296-01, вагоны модель 13-2114, крытые ж/д вагон модели 11-280 – ст. Алтайская Западно-Сибирской железной дороги.
Основание для проведения оценки	Договором № на оказание услуг от 17 декабря 2008 года, заключенным между ООО «» и ЗАО «»
Зарегистрированный вид права	собственность
Сведения об обременении объекта оценки правами иных лиц	Заказчиком не представлены

ДАННЫЕ ОБ ОТЧЕТЕ	
Задачи оценки	Задачей оценки является определение рыночной стоимости имущества для продажи активов
Дата оценки (дата определения стоимости, дата проведения оценки) объекта оценки	_____ 2009 года
Дата составления отчета	2009
Период (срок) проведения оценки	С 30.01.09 по 12.02.09
Порядковый номер отчета	№
Курс иностранной валюты на дату оценки	46,3312 рубль за EURO
Определяемый вид стоимости	Рыночная стоимость
Цель оценки:	Определение величины рыночной стоимости
Основание для проведения оценки	Договором № на оказание услуг от 17 декабря 2008 года, заключенным межлв ООО «» и ЗАО «»
Балансовая стоимость	XXXXXX рублей
РЕЗУЛЬТАТЫ РАСЧЕТОВ	
Рыночная стоимость оцениваемых транспортных средств	
Форма отчета:	Полная письменная
Порядковый номер отчета	№
Результаты оценки	3 277 886 000 руб (три миллиарда двести семьдесят семь миллионов восемьсот восемьдесят шесть тысяч) рублей с НДС, НДС в размере 500 016 544,20 (пятиста миллионов шестнадцать тысяч пятиста сорока четырех) рублей 20 копеек

Введение

Объект оценки.

В соответствии с заданием на оценку, объектом оценки является железнодорожный подвижной состав, номенклатура объекта приведена в Таблице 3:

Таблица 3.

№ п/п	Наименование, модель (тип)	Страна происхождения	Фирма-изготовитель	Количество единиц	Год выпуска
1	Вагоны-цистерны для сжиженных углеводородных газов и легкого углеводородного сырья модели 15-1519-02	Украина	ОАО «Азовобщемаш»	300	2008

2	Вагон-цистерна для перевозки бензина модели 15-1213	Россия	ОАО «Рузхиммаш»	50	2004-2006
3	Вагон-цистерна для перевозки нефтепродуктов модели 15-740	Россия	ОАО «Рузхиммаш»	100	2004–2006
4	Вагон-цистерна для перевозки углеводородных газов модели 15-1209	Россия	ОАО «Рузхиммаш»	136	2004–2005
5	Вагон-цистерна для перевозки сжиженных углеводородных газов модели 15-1200-02	Россия	ОАО «Рузхиммаш»	133	2004–2005
6	Крытый ж/д вагон модели 11-280 ТУ24.05.949-2007	Россия	ОАО «Алтайвагон»	400	2008
7	Люковой полувагон модели 12-296-01, ТУ24.05.001.132-02	Россия	ОАО «Алтайвагон»	396	2008
8	Люковой полувагон модели 12-296-01, с применением колес повышенной прочности ТУ24.05.001.132-02	Россия	ОАО «Алтайвагон»	360	2008
9	Вагон-платформа модель 13-2114	Россия	ОАО «Алтайвагон»	57	2008

Цель оценки.

Целью оценки является определение рыночной стоимости объектов.

Задачи оценки.

Задачей оценки является определение рыночной стоимости имущества для продажи активов.

Дата определения стоимости.

Оценка величины рыночной стоимости для оцениваемого объекта проведена по состоянию на _____ 2009 года.

Оцениваемые права.

В данном отчете проводилась оценка стоимости прав собственности.

Право собственности означает (Гражданский кодекс РФ, часть 1, ст. 209), осуществление собственником комплекса прав, включая права

владения, распоряжения и пользования имуществом. Собственник имеет право по своему усмотрению совершать в отношении принадлежащего ему имущества любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам, и не нарушающие права и интересы других лиц, в том числе отчуждать свое имущество в собственность другим лицам, передавать им, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения имуществом, отдавать имущество в залог и обременять его другими способами, распоряжаться им иным образом.

Процесс оценки.

Процесс оценки начинается с изучения объекта, установления его характеристик. Далее проводится анализ соответствующего сегмента рынка.

Второй этап оценки – определение величины рыночной стоимости объекта. При определении величины рыночной стоимости объекта обычно используют три основных подхода:

- сравнительный подход;
- доходный подход.
- затратный подход.

Заключительной частью второго этапа процесса оценки является сравнение результатов, полученных с помощью методов в рамках указанных подходов, и сведение итоговых оценок к единой стоимости объекта с учетом слабых и сильных сторон каждого подхода. Таким образом, устанавливается окончательная величина рыночной стоимости оцениваемого объекта.

Процедура оценки.

Процедура оценки включает в себя следующие этапы:

- беседа с собственником или его представителем;
- анализ данных, представленных Заказчиком;
- сбор информации;
- исследование рынка продаж аналогичных объектов в соответствующем регионе;
- использование уместных методов оценки для определения рыночной стоимости и ликвидности объектов;
- составление отчета об оценке.

Ограничения и допущения, принятые при проведении объекта.

Данный отчет подготовлен с учетом следующих допущений и ограничивающих условий:

- настоящий Отчет достоверен только в полном объеме и для указанных в нем целей;

- отдельные части настоящего Отчета (в том числе промежуточные результаты) не могут трактоваться отдельно, а только в полном объеме;

- настоящий отчет является конфиденциальным, и составлен исключительно для целей указанных в Задании на Оценку и Договоре. Отчет не должен использоваться, копироваться или предоставляться в иных целях, полностью или частично, без нашего предварительного письменного согласия, с учетом всех обстоятельств, возникших на момент рассмотрения;

- мы не проводили экспертизы правоустанавливающих документов на объект оценки и не несем ответственности за обстоятельства юридического характера, связанные с объектом оценки и не указанные в Задании на оценку. Мы не можем взять на себя никаких обязательств или ответственности в отношении любых убытков или ущерба, причиненных в результате любых дефектов таких документов, которые явились результатом их составления, подготовки, оформления или механизма введения их в действие;

- отчет предназначен только для использования Заказчиком в указанных в Задании на оценку и в Договоре целях. Однако, могут существовать определенные ограниченные обстоятельства, в результате которых третья сторона может получить экземпляр нашего Отчета.

К таким обстоятельствам относятся:

- третья сторона соглашается освободить Оценщика от любой финансовой ответственности в связи с отчетом, или Заказчик соглашается гарантировать нам возмещение убытков в связи с какими-либо претензиями третьей стороны (и мы убеждены, что Заказчик располагает достаточными ресурсами для обеспечения такой гарантии);

- третья сторона соглашается, что документы предоставляются только с информационными целями;

- третья сторона соглашается соблюдать конфиденциальность в отношении всей переданной информации.

- органы управления и должностные лица Заказчика не могут без предварительного согласия с нашей стороны делать ссылки на письмо и Отчет или на их содержание, либо цитировать их в каких бы то ни было регистрационных документах. В случае предоставления настоящего письма и Отчета полностью либо частично для ознакомления третьим лицам всю полноту ответственности за сохранение условий конфиденциальности несет Заказчик;

- при проведении оценки предполагалось отсутствие каких-либо скрытых факторов, влияющих на стоимость объекта оценки;

- объект оценки не обладает скрытыми дефектами, которые невозможно обнаружить путем визуального осмотра, если иное не оговорено в Договоре и Задании на оценку;

- заказчик заранее обязуется освободить Исполнителя от всякого рода расходов и материальной ответственности, происходящих из иска третьих лиц к Исполнителю, вследствие легального использования результатов настоящего исследования;

- заключение о стоимости, содержащиеся в отчете, относится к объекту оценки в целом. Любое соотнесение части стоимости с какой-либо частью объекта является неправомерным, если таковое не оговорено в договоре и отчете;

- оценщики не принимают на себя ответственность за последующие изменения социальных, экономических, юридических, природных и иных условий, которые могут повлиять на стоимость объекта оценки;

- мнение оценщиков относительно стоимости объекта действительно только на дату оценки. Исполнитель не принимает на себя никакой ответственности за изменение социальных, экономических, физических факторов и изменения местного или федерального законодательства, которые могут произойти после этой даты, повлиять на рыночные факторы, и, таким образом, повлиять на рыночную стоимость объекта;

- итоговая величина стоимости объекта оценки, указанная в отчете об оценке, может быть признана рекомендуемой для целей совершения сделки с объектами оценки, если с даты составления отчета об оценке до даты совершения сделки с объектом оценки или даты представления публичной оферты прошло не более 6 месяцев;

- события и обстоятельства, которые произойдут после даты оценки нашего отчета, со временем могут привести к тому, что отчет устареет, и, соответственно, мы не возьмём на себя ни обязанность соблюдать интересы, ни ответственность за решения и действия, которые могут быть произведены на основании устаревшего отчета. Кроме того, мы не несем ответственность за обновление этого отчета с учетом событий и обстоятельств, которые могут появиться после этой даты;

- отчет ограничивается объёмами, обозначенными в Задании на оценку, копия которого содержится в Приложении;

- ни Оценщик, ни кто-либо из лиц, подписавших настоящее письмо и Отчет, ни другие лица, привлекавшиеся Оценщиком в процессе или в связи с подготовкой Отчета в качестве субподрядчиков, без их предварительного письменного согласия не могут привлекаться к даче свидетельских показаний и (или) к участию в судебных разбирательствах в связи с использованием Отчета, за исключением случаев, когда обязанность по даче свидетельских показаний и (или) участию в судебном процессе является обязательной в силу обстоятельств, прямо предусмотренных процессуальными нормами законодательства Российской Федерации.

• отчет содержит профессиональное мнение Исполнителя относительно стоимости.

Перечень документов, используемых оценщиком, и устанавливающих количественные и качественные параметры объекта оценки.

При составлении Отчета были использованы копии следующих документов, предоставленные Заказчиком (копии приведены в Приложении):

1. Техническое задание на к договору на оценку № 1413-09/RU
2. Материалы сайтов заводов – изготовителей.
3. Материалы специализированного журнала «Промышленные грузы» за 2008–2009 годы

Анализ и описание основных характеристик объекта.

Оцениваемый железнодорожный подвижной состав представляет собой вагоны-цистерны для перевозки бензина модели 15-1213, вагоны-цистерны для перевозки нефтепродуктов модели 15-740, вагоны-цистерны для перевозки углеводородных газов модели 15-1209, вагоны-цистерны для перевозки сжиженных углеводородных газов модели 15-1200-02. Оборудование изготовлено ОАО «Рузхиммаш» в 2004–2006 годах. Вагоны-цистерны для сжиженных углеводородных газов и легкого углеводородного сырья модели 15-1519-02, изготовленные ОАО «Азовобщесмаш» в 2008 году. Крытый ж/д вагон модели 11-280 ТУ24.05.949-2007, люковые полувагоны модели 12-296-01, ТУ24.05.001.132-02, вагон-платформы модели 13-2114, изготовленные ОАО «Алтайвагон» в 2008 году.

Оцениваемый объект.

В соответствии с заданием на оценку и Договором, объектом оценки являются вагоны-цистерны для перевозки бензина модели 15-1213, вагоны-цистерны для перевозки нефтепродуктов модели 15-740, вагоны-цистерны для перевозки углеводородных газов модели 15-1209, вагоны-цистерны для перевозки сжиженных углеводородных газов модели 15-1200-02. Оборудование изготовлено ОАО «Рузхиммаш» в 2004–2006 годах. Вагоны-цистерны для сжиженных углеводородных газов и легкого углеводородного сырья модели 15-1519-02, изготовленные ОАО «Азовобщесмаш» в 2008 году. Крытый ж/д вагон модели 11-280 ТУ24.05.949-2007, люковые полувагоны модели 12-296-01, ТУ24.05.001.132-02, вагон-платформы модели 13-2114, изготовленные ОАО «Алтайвагон» в 2008 году

Вагоны-цистерны для сжиженных углеводородных газов и легкого углеводородного сырья модели 15-1519-02



Четырехосная вагон-цистерна модели 15-1519-02 предназначена для перевозки бензина и других светлых нефтепродуктов по магистральным железным дорогам колеи 1520мм (1435мм достигается заменой ходовых частей).

Состоит из котла и рамы с боковыми швеллерами, ходовой частью и автотормозным оборудованием. Котел представляет собой цилиндрическую емкость сварной конструкции, состоящую из обечайки и двух днищ. Нижний лист обечайки толщиной 11 мм имеет уклон к слив-ному прибору 25..30мм для полного слива продукта. Боковые и верхние листы выполнены толщиной 10 и 9мм соответственно. На котле приварена горловина люка с ограничителями уровня налива продукта, патрубков сливных приборов и предохранительно-впускных клапанов.

Для удобства обслуживания цистерна имеет наружную и внутреннюю лестницы. Управление сливом – верхнее и осуществляется самотеком или принудительно с применением дополнительных технических средств. Для защиты от повышения давления внутри котла свыше 0,15МПа и ликвидации вакуума при сливе продукта из цистерны на котле устанавливается предохранительно-выпускной клапан.

Две двухосные тележки обеспечивают подвижность цистерны как одиночной, так и в сцепке вагонов по прямым и криволинейным участкам пути, а также воспринимают все нагрузки, возникающие при эксплуатации цистерны.

Таблица 4.

Технические характеристики

Модель	15-1519-02
Перевозимый продукт	Сжиженные углеводородные газы и легкое углеводородное сырье
Грузоподъемность, т	46,0
Тара вагона, т	35,1
Скорость конструкционная, км/ч	120
Габарит по ГОСТ 9238	1-Г
L(Длина по осям сцепления автосцепок),мм	12020
База цистерны ,мм	7800
В(ширина)максимальная,мм	3264
Н(высота)максимальная,мм	5050
Объем котла, м.куб.	75,7
Внутренний диаметр котла, мм	3000
Рабочее давление в котле, МПа	2,08
Способ налива	Верхний
Способ слива	Верхний
Перевозимый продукт	09Г2С-14 ГОСТ 5520-79 ($\Sigma\tau \geq 345$ МПа)
Материал кузова	46,0

По данным сайта компании ОАО «Азовобщемаш»
<http://www.obschemash.com.ua>

Вагоны-цистерны для перевозки бензина модели 15-1213 – 50 ед.,
 вагоны-цистерны для перевозки нефтепродуктов модели 15-740 – 100 ед.
 Оборудование изготовлено ОАО «Руххиммаш» в 2004 году.

Вагон-цистерна для перевозки бензина модели 15-1213
 По данным сайта Рuzхиммаш <http://www.ruzhim.ru/product/15-1213/15-1213.htm>



Таблица 5.

Грузоподъёмность	66	т
Масса тары, не более	27 + 3%	т
Расчетная нагрузка от колесной пары на рельсы	230,07	кН
Длина по осям автосцепок	12,02	м
Объем кузова (котла)	85,56	м ³
Давление в котле (испытания)	0,53	МПа
Габарит вписывания	1-Т	ГОСТ 9238-83

Вагон-цистерна для перевозки нефтепродуктов модели 15-740



Таблица 6.

Технические характеристики		
Грузоподъемность	66	т
Масса тары, не более	26,3 + 3%	т
Расчетная нагрузка от колесной пары на рельсы	228	кН
Длина по осям автосцепок	12,02	м
Объем кузова (котла)	72,44	м ³
Давление в котле (испытания)	0,55	МПа
Габарит вписывания	1-Т	ГОСТ 9238-83

**Вагон-цистерна для перевозки сжиженных углеводородных газов
модель 15-1200-02**



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ	
Грузоподъемность, т	40,8
Масса тары, т, min/max	36,5/38,7
Объем кузова (котла), м3: полный	74,0
Габарит по ГОСТ 9238-83	1-Т
Длина, м	
по осям автосцепок	12,02
по концевым балкам рамы	10,8
Модель тележки	18-100
Диаметр котла внутренний, мм	3000
Срок службы, лет	40

Вагон-цистерна для перевозки углеводородных газов модель 15-1209



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ	
Грузоподъемность, т	51,0
Масса тары, т, min/max	35,6/37,8
Объем кузова (котла), м3: полный	83,8
Габарит по ГОСТ 9238-83	1-Т
Длина, м	
по осям автосцепок	12,02
по концевым балкам рамы	10,8
Модель тележки	18-100
Диаметр котла внутренний, мм	3200
Срок службы, лет	40

Полувагон модель 12-296-01



Таблица 7.

Грузоподъемность	70	т
Масса тары, не более	23,5 + 0,5	т
Расчетная нагрузка от колесной пары на рельсы	230,5(23,5)	кН(тс)
Длина по осям автосцепок	13920	мм
База полувагона	8650	мм
Длина	12722	мм
Ширина	2911	мм
Высота	2250	мм
Объем	83	м ³
Количество разгрузочных люков	14	шт
Габарит вписывания	1-Т	ГОСТ 9238-83

Крытый вагон модели 11-280



Технические характеристики		
Грузоподъемность	68	т
Масса тары, не более	26	т
Расчетная нагрузка от колесной пары на рельсы	235,0(23,5)	кН(тс)
Размеры в свету:		
Дверного проема	3802*2334	мм
Загрузочного люка боковой стены	614*365	мм
Печной разделки	О 135	мм
Размеры кузова внутри:		
Длина	15724	мм
Ширина	2764	мм
Высоты от уровня головок рельсов до оси автосцепок	1040 - 1080	мм
Конструкционная скорость	120	км/ч
Габарит	1-ВМ(0-Т)	ГОСТ 9238-83
База вагона	12240	мм
Количество и тип дверей	по две с каждой стороны, раздвижные, несамоуплотняющиеся	
Количество загрузочных люков в баковых стенах	4	шт

Универсальная платформа модели 13-2114



Технические характеристики

Грузоподъемность		
при равномерно распределенном грузе	72	т
при равномерно распределенном грузе на длине 3 м посередине	45	т
при равномерно распределенном грузе посередине боковых балок на длине 4,3 м	60	т
Масса тары, не более	22	т
Длина по осям сцепления автосцепок	14620	мм
Расчетная нагрузка от колесной пары на рельсы	230,0 (23,5)	кН(тс)
База платформы	9720	мм
Площадь пола	38,45	м ²
Ширина по раме	2870	мм
Высота от уровня головок рельсов до уровня пола	1300	мм
Длина по раме	13400	мм
Конструкционная скорость	120	км/ч
Габарит вписывания	0-ВМ	ГОСТ 9238-83

Анализ рынка.

Железнодорожный транспорт является составной частью единой транспортной системы Российской Федерации и во взаимодействии с организациями других видов железнодорожного транспорта и призван своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках грузов.

Кризисные явления в экономике России затронули сектор железнодорожных перевозок. РЖД в январе 2009 года снизило объем перевозки грузов на 33% по сравнению с аналогичным месяцем 2008 года. Напомним, что в декабре прошлого года снижение погрузки по сравнению с декабрем 2007 года составило 26%. Погрузка на железной дороге за первые недели января показывает существенное снижение:

РЖД перевезено на 36% грузов меньше, чем за тот же период 2008 года. Происходящее может означать продолжение промышленного обвала в январе 2009 года – данных о промпроизводстве в декабре еще нет, косвенные данные показывают, что в последний месяц года он мог затормозиться. Объем перевозок в сети железных дорог России за первые недели января упал более чем на 35% к уровню соответствующего периода прошлого года, об этом «Ъ» официально сообщили в Министерстве транспорта РФ. В ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) вчера подтвердили, что Центр фирменного транспортного обслуживания ОАО РЖД зафиксировал падение погрузки на 36%.

«Падение объемов вызвано общим спадом в экономике и промышленности, что неизбежно отражается на результатах работы железнодорожного транспорта», – говорит представитель пресс-службы ОАО РЖД. Официальный прогноз падения перевозок по железной дороге, прозвучавший на заседании совета директоров ОАО РЖД в конце прошлого года, составляет 19% по итогам 2009 года, другие прогнозы пока не публиковались.

Свою оценку перспектив бизнеса ОАО РЖД дало рейтинговое агентство Moody's, впервые поставив рейтинг госмонополии на пересмотр в сторону понижения вне привязки к российскому суверенному рейтингу. РЖД, контролирующее более 50% российского транспортного оборота, может стать первой компанией, рейтинг которой снижен из-за ухудшения ситуации в основном в связи с общеэкономическими проблемами в РФ.

Сообщение РЖД – первая информация, показывающая возможное продолжение падения промпроизводства в РФ в январе 2009 года. Данные по декабрю Росстат пока не обнародовал, ранее косвенные индикаторы текущего состояния промпроизводства (в первую очередь, спрос на электроэнергию в первую декаду января – см. «Ъ» от 16 января) указывали на возможное прекращение промышленного обвала, начавшегося в ноябре 2008 года.

Эксперты отмечают, что январь не самый показательный месяц для анализа статистики: фактически из-за длинных каникул сейчас можно говорить об итогах первой рабочей недели в этом году. «Итоги погрузки по декабрю оказались лучше, нежели прогнозы железнодорожников: падение погрузки составило 26% вместо озвученных 30%», – говорит аналитик Merrill Lynch Эдуард Фаритов. Однако спад на уровне 36% эксперт называет «пугающим». «Несмотря на то что металлурги начали заявлять об относительном увеличении производства, погрузка продолжает снижаться», – констатирует он. Кроме того, по словам господина Фаритова, с начала 2009 года существенно сократились перевозки автомобилей: отечественные автозаводы работают по три-четыре дня в неделю вместо прежнего трехсменного графика, импорт автомобилей «практически остановился».

Гендиректор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов считает, что к концу месяца уровень падения перевозок может достичь 40%, а по итогам 2009 года составит не менее 25–30%. «Если темп падения объемов железнодорожных перевозок снизится в феврале до 10–15% к февралю 2008 года, это будет означать, что решение государства по снижению курса рубля было правильным», – полагает эксперт. Если же сокращение перевозок останется на уровне 30–40%, то это значит, что «кризис проходит не по линии цен, а по линии спроса», отмечает господин Безбородов. Глава аналитического департамента «Ингосстрах-инвестиции» Евгений Шаго считает, что и в феврале снижение погрузки составит порядка 30%. Отметим, «валютная паника» конца 2008-го – начала 2009 года и девальвация рубля вряд ли могли напрямую успеть отразиться на промпроизводстве. Однако на состоянии перевозок мог сказаться резкий рост стоимости кредитных ресурсов и курсовая неопределенность, заставляющая покупателей и продавцов не спешить со сделками.

Однако глава РЖД поспешил на селекторном совещании 4 февраля успокоить, что «по ряду грузов динамика погрузки улучшена к декабрьскому и даже к ноябрьскому уровню». Объем грузовых перевозок Российских железных дорог в январе по сравнению с этим же месяцем прошлого года снизился на 33%, в декабре – на 26%. План погрузки на месяц в целом выполнен. «По ряду грузов динамика погрузки улучшена к декабрьскому и даже к ноябрьскому уровню. Это рыба, сельскохозяйственные машины, продукты перемолы, торф и, что особенно важно, железная руда», – добавил глава РЖД.

Вместе с тем по данным металлургического портала «Металлбюллетень» В январе 2009 г, согласно ж/д статистике, перевозки российского черного лома составили 360,0 тыс т. По сравнению с январем 2008 г объемы перевозок упали в 3,74 раза и стали рекордно низкими за последние годы. При этом перевозки внутри страны составили 312,1 тыс. т. (–3,65 раза), на экспорт – 33,5 тыс. т. (–3,82 раза), а транзитные – 14,0 тыс. т. (–5,08 раза).

По некоторым видам грузов наблюдается превышение запланированных показателей, в целом же годовой план по погрузке выполнен на 99,8%. Так, в течение года на СЖД погрузка одного из основных видов грузов – нефтепродуктов составила более 16,6 млн. тонн, что выше плана на 1,2%. Объем погрузки лесных грузов составил 11,2 млн. тонн, план выполнен на 102,3%. Рост объемов погрузки химикатов за год составил 7,8%, погружено более 1,1 млн. тонн этого вида грузов. Химических удобрений погружено на СЖД около 3 млн. тонн, план выполнен на 101,8%.

От месяца к месяцу сокращающиеся грузоперевозки и, соответственно, доходы компании вынуждает РЖД оптимизировать расходы. Например, Горьковская железная дорога (ГЖД) собирается уволить 2900 человек (всего там работает 56 тысяч человек. «Если бы не

были приняты антикризисные меры, их количество дошло бы до 9 тысяч», – заявил заместитель начальника ГЖД по кадрам Александр Тюрников. В январе текущего года в результате сокращения объемов погрузки на 30% рабочий день га ГЖД уже был сокращен с 8 часов до 7. Для инженерно-технических кадров каждая пятница января стала административным отпуском за свой счет.

Северо-Кавказская железная дорога (СКЖД) за год сократит около 1700 человек. По словам начальника СКЖД Владимира Голоскокова, для увеличения объема перевозок СКЖД разработала предложения по предоставлению в кредит услуг по перевозке грузов.

Аналитик Экономической экспертной группы при правительстве России Анна Васильева рассказала BFM.ru, что снижение перевозок связано, в том числе, со снижением объемов экспортных грузов. «Например, при стоимости нефти свыше 100 долларов за баррель ее экспорт был выгоден и по железной дороге», – напоминает она.

Анна Васильева предположила, что грузооборот железной дороги будет падать и в ближайшие месяцы, и эта негативная динамика будет более существенной, чем цифры предстоящего падения промышленного производства, так как предприятия в декабре и по данным январских исследований притормозили снижение объемов выпуска продукции.

«В том, что грузоперевозки сократились в январе, ничего удивительного нет», – говорит BFM.ru ведущий аналитик ИК «Финам» Дмитрий Баранов. «Кризис – нечего возить. Есть надежда, что в феврале произойдет небольшое восстановление: начало подготовки к сельхозсезону, сельское хозяйство может начать возить машины, удобрения и какие-то материалы», – думает он.

«В течение всего первого квартала в отрасли будут наблюдаться плохие показатели, но постепенно ситуация начнет исправляться, – говорит BFM.ru аналитик «ВТБ Капитал» Елена Сахнова. – Основные группы грузов (уголь, металлургическая продукция, нефть, стройматериалы) вряд ли покажут еще более сильное падение. Грузоперевозки нефти будут более стабильными, что должно улучшить общую ситуацию».

По ее оценкам, в среднем по году снижение объемов грузоперевозок составит около 20%, но к концу года падение будет минимальным – примерно 5%. «Не исключено, что может начаться незначительный рост», – отмечает Сахнова.

Снижение объема железнодорожных перевозок в России стало настоящей катастрофой для лизинговых компаний и банков. Цены на железнодорожную технику упали настолько, что логистическим компаниям выгоднее отказаться от используемых по договорам лизинга вагонов и приобрести новые. В результате компании-перевозчики, взявшие вагоны в лизинг до кризиса, теперь возвращают их. С августа 2008 года снижение цены на железнодорожные вагоны, по официальной информации, составило 15–20%. На вторичном же рынке произошел

настоящий обвал цен. Снизилась и цена материалов для вагоностроения, в частности стали. Одновременно упал спрос на вагоны, поскольку упали объемы перевозок, а частные логистические компании столкнулись с дефицитом оборотных средств. В итоге производители не только опустили ценовую планку, они в два раза сократили производство: если раньше в странах СНГ производилось 70 тыс. вагонов в месяц, то к концу 2008 года – только 30 тыс. Главными пострадавшими оказались представители лизинговых компаний и коммерческих банков, которые выдавали кредиты под так называемый финансовый лизинг. Руководитель направления рейтингов банков и лизинговых компаний агентства «Эксперт РА» Ирина Велиева в интервью ВФМ.ру отметила, что массовый возврат вагонов, взятых в лизинг, может стать серьезным ударом для всего лизингового рынка: «По итогам девяти месяцев 2008 года доля железнодорожной техники составила 24,3% от всего лизингового портфеля». А по данным экспертов рынка, пострадал именно этот сегмент. Руководитель отдела маркетинга и аналитических исследований «Брансвик Рейл Лизинг» Дмитрий Бовыкин в интервью ВФМ.ру подтвердил, что у лизинговых компаний сейчас непростые времена, несмотря на то, что в начале января объемы перевозок перестали падать: «Прекратилась ситуация, когда вагоны стоят пустые, и никто не желает ими пользоваться. Однако появились проблемы у тех, кто брал кредиты под лизинг железнодорожной техники и у тех, кто участвовал в финансовом лизинге». Безусловно, все зависит от условий, на которых заключался лизинговый контракт. Если, например, компания брала в лизинг вагон за 90 тысяч долларов, к настоящему моменту была должна 80 тысяч, а на рынке вагон стоит уже 50 тысяч, то получается, что ей выгоднее вернуть вагон (если такое возможно по условиям контракта), заплатить неустойку и купить новый.

«Те компании, – продолжает Дмитрий Бовыкин, – которые отдавали вагоны в финансовый лизинг (то есть, согласно договору лизинга, по окончании его срока действия вагоны переходили в собственность лизингополучателя), действительно столкнулись с возвратом вагонов. Но с еще большими проблемами столкнулись банки, которые давали кредиты под лизинговые контракты. Банкам просто перестали платить, а имущество, находящееся в залоге, – это как раз эти самые железнодорожные вагоны. И они зачастую стоят с грузом. И банкам приходится платить РЖД за отстой, потом решать, что делать с грузом, и т. д. А имущество это, то есть сами вагоны, тем временем продолжает обесцениваться».

Крупные лизинговые компании пострадали сильнее остальных. В процессе приватизации крупнейший портфель по сегменту железнодорожного транспорта от РЖД получила аффилированная компания «Магистраль – Финанс», у которой затем его (на сумму 860 млн долларов) приобрела «ВТБ-Лизинг». Сейчас «ВТБ-Лизинг»

является крупнейшим игроком рынка, портфель составляет 2,59 миллиардов долларов. Также крупные сделки на растущем рынке заключали компании «Транскредитлизинг» и «Уралсиб Лизинг». Представители этих компаний отказываются комментировать даже общую ситуацию на рынке лизинга, не говоря уже о ситуации в собственных компаниях.

Однако некоторые оценки масштабов лизинговой катастрофы все же есть. Так, по прогнозу РЖД, из-за снижения погрузки и роста затрат частные операторы могут вернуть обратно 100 тысяч вагонов лизинговым компаниям и банкам. Как известно, РЖД предлагает «приютить» оставшиеся бесхозными вагоны и перевести их в создающуюся «Вторую грузовую компанию» (ВГК). За это банки получают акции нового вагонного оператора. Однако, по сведениям BFM.ru, ни банки, ни лизинговые компании на это предложение пока не откликнулись.

Тенденцию падения цен на новый железнодорожный подвижной состав иллюстрирует ситуация на Стахановском вагоностроительном заводе. Dragon Capital – Стахановский вагоностроительный завод.

ИК Dragon Capital установила целевую цену на акции Стахановского вагоностроительного завода (тикер ПФТС: SVGZ) на уровне \$0,73. При определении стоимости эксперты Dragon Capital учли предстоящее увеличение уставного фонда на 200%, до \$31,7 млн, в целях пополнения оборотных средств. Без учета допэмиссии, ожидающей утверждения 26 января, целевая цена акций составляет \$2. Учитывая краткосрочные риски, но в целом благоприятные среднесрочные перспективы развития сектора акциям завода присвоена рекомендация спекулятивная покупка. Слабый спрос является наиболее серьезной угрозой для украинских вагоностроительных предприятий в краткосрочной перспективе. По прогнозам, цена железнодорожных вагонов снизится на 40% в 2009 году в среднем до \$52000/ед. и опустится еще на 5% в 2010 году, оставаясь неизменной впоследствии. В связи с этим, отраслевые аналитики ожидают, что Стахановский вагоностроительный завод сократит производство на 40%, до 3351 вагона в 2009 году, и снизит выручку на 50%, до \$169,8 млн. Предприятие также может понести убыток в размере \$2,3 млн по итогам года. Однако уже во второй половине 2009 года ожидается постепенное восстановление спроса на ж/д вагоны в связи с высокой степенью изношенности подвижного состава на рынках СНГ.

ИФК «АРТ-Капитал» сохранила целевую цену для акций Стахановского вагоностроительного завода на уровне 11,22 грн (без учета допэмиссии) и 5,19 грн (с учетом допэмиссии), подтвердив рекомендацию покупать. Относительно низкий уровень целевой цены в первую очередь обусловлен серьезными проблемами со сбытом продукции вагоностроения. За октябрь заводом было выпущено 650 вагонов, из которых было продано только 230 штук. Из 6,5 тыс.

персонала на конец октября работало только 640 рабочих (менее 10%). Проблемы ГМК и теплоэнергетики серьезно затронули предприятие в связи со спецификой номенклатуры его продукции. Это обусловлено тем, что завод является лидером среди российских и украинских производителей думкаров с долей 41%. А во внутренней структуре производства в первых трех кварталах полувагоны составили 78,2%. По выпуску люковых полувагонов завод занимает I место в Украине и II – в СНГ. Именно в этих вагонах снизилась потребность в Украине на 20 тыс. штук, и в России на 75 тыс. штук. В целом по итогам года предприятие покажет рост даже в натуральных единицах, поскольку по итогам трех кварталов было выпущено 5269 вагонов, а в 2007 году – 5556. К тому же выручка на конец сентября почти в полтора раза выше, чем за весь 2007 год. Следует отметить, что завод – самое экспортозависимое предприятие из всех вагоностроителей Украины с долей продаж 85%, в основном в Россию. Это может дать существенный выигрыш на девальвации гривны, что позволит избежать обвала в продажах и прибыли в связи с падением объемов производства и сбыта в натуральных единицах. По мнению старшего аналитика Вячеслава Короля, на следующие 12 месяцев снижение скользящей выручки произойдет на 40%. Причем в первом полугодии 2009 года оно будет еще более существенным, но оживление в потреблении во втором полугодии поможет избежать более серьезного снижения продаж. Часть контрактов, даже уже заключенных, могут быть сокращены по объему заказа или вообще разорваны. Это следует как из уст руководителя РЖД Владимира Якунина, так и официальных лиц бизнес-структур. Так, лизинговая компания «Брансвик Рейл Лизинг» (Россия) 14 октября подтвердила заказ на покупку у завода в 2009-м году 2000 вагонов на сумму \$190 млн. Однако в условиях падения перевозок и снижения спроса на услуги компании контракт может быть сокращен или аннулирован. Управляющий партнер этой компании Владимир Лелеков связывает объем закупок с потребностью в перевозках. Поддержкой предприятию может выступить запущенное в сентябре производство металлоконструкций. Поскольку поставки осуществляются компаниям, которые аффилированы с Константином Жеваго, то и изготовление осуществляется в основном по предоплате. Это отчасти выручает предприятие с обеспеченностью оборотными средствами. Аналитик считает, что участие в допэмиссии имеет смысл, хотя оно будет и не столь выгодным с позиций получения курсовой разницы (текущая цена близка к номиналу), как в предыдущие эмиссии. Владение акциями этого предприятия стратегически оправдано, поскольку компания всегда показывала прибыль и имеет благоприятные посткризисные перспективы.

В связи с выполнением антикризисных мероприятий государство может увеличить уставный капитал не только ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), но и его дочернего оператора – Первой

грузовой компании (ПГК). Деньги предназначены на закупку вагонов: так чиновники намерены поддержать машиностроительные заводы. Для сохранения докризисных планов по закупкам только ПГК потребуется более 32 млрд руб. Но эксперты и участники рынка считают, что на фоне резкого падения объемов железнодорожных перевозок выпускать новые вагоны бессмысленно. На совещании по вопросам стабилизации ситуации в реальном секторе экономики с участием президента Дмитрия Медведева, проходившем на заводе «Салют» Минпромторг предложил увеличить уставные капиталы ОАО РЖД или ОАО ПГК (на 100% принадлежит РЖД) для поддержки машиностроения. По словам заместителя главы министерства Дениса Мантурова, Минпромторг и Минтранс создали рабочую группу, «которая вырабатывает единую позицию эксплуатантов и поставщиков в области транспорта и машиностроения». «Есть подтверждения на закупку в 2009 году 19,8 тыс. вагонов, – пояснил чиновник. – Но чтобы мы сохранили прежний темп и нынешние мощности, необходим минимальный объем около 40 тыс. вагонов». Деньги, вносимые государством в капитал ОАО РЖД и ПГК, и должны пойти на закупку дополнительных вагонов «на более выгодных условиях, чем до кризиса».

О возможности увеличения уставного капитала ОАО РЖД чиновники говорили уже не раз, но о помощи ПГК речь зашла впервые. В ПГК подтвердили, что предложение обсуждалось в конце 2008 года. Источник в компании пояснил, что по «докризисному» варианту инвестпрограммы ПГК планировала закупить 31 тыс. вагонов. «Но мы сократили инвестпрограмму и из собственных средств готовы профинансировать поставку 8,8 тыс. вагонов», – уточнил собеседник «Ъ». По его словам, ПГК предложила в качестве одного из вариантов довести объем закупок в 2009 году до 22 тыс. вагонов за счет увеличения уставного капитала компании. Исходя из нынешней стоимости вагона в 1,45 млн руб. (ПГК намерена покупать крытые вагоны и полувагоны), требуемый объем средств может составить 19,14 млрд руб. Если же государство захочет профинансировать прежнюю инвестпрограмму ПГК полностью, то размер поддержки может превысить 32 млрд руб. Наиболее предпочтительный механизм поддержки – увеличение уставного капитала ОАО РЖД, которое оплатит допэмиссию ПГК, отмечает собеседник «Ъ».

Из-за снижения спроса и цен на материалы стоимость вагонов тоже упала. По словам участников рынка, если в августе полувагон стоил около \$90–95 тыс., то сегодня – менее \$50 тыс. По данным Минэкономразвития за 11 месяцев 2008 года, выпуск тепловозов и грузовых вагонов в ноябре сократился по отношению к ноябрю 2007 года на 12,5 и 12,7% соответственно, хотя в течение года рост составлял 16,9 и 14,9% соответственно. Денис Мантуров пояснил «Ъ», что обсуждаемые в правительстве меры поддержки отрасли призваны не допустить дальнейшего снижения цен на продукцию машиностроения,

поскольку это отрицательно скажется на рентабельности производителей.

Отраслевые эксперты и участники рынка полагают, что в условиях резкого спада объемов перевозок новые вагоны рынку не нужны: уже сейчас без груза на сети простаивает более 250 тыс. вагонов. «Поддерживать машиностроение путем повышения спроса на продукцию, которая не востребована рынком, – неэффективное расходование госсредств», – считает глава исследовательского агентства InfraNews Алексей Безбородов. Вице-президент по железнодорожным операциям транспортной группы FESCO Сергей Гуцин добавляет, что еще более остро стоит проблема с уже купленными вагонами. «Сейчас доход от эксплуатации подвижного состава снизился втрое, а вагоны покупались по высоким ценам, так что практически у всех операторов есть серьезный разрыв в бюджете из-за высоких ставок лизинговых платежей», – поясняет господин Гуцин. По его словам, если операторы вагонов не получают господдержки (например, в виде создания государственной лизинговой компании, которая могла бы перевести их долларовые контракты в рублевые), то еще около 100 тыс. вагонов могут оказаться в собственности лизинговых компаний и банков, которые будут вынуждены сами искать способ их реализовать, способствуя тем самым общему снижению цен на вагоны.

Выводы.

Анализ рынка железнодорожного подвижного состава показал что:

Стоимость железнодорожного подвижного состава.

По данным специализированного журнала «Промышленные грузы» № 151, наиболее соответствующая рыночному уровню цена новых железнодорожных вагонов на 26 января 2009 года представлена в приложении № 2

Ликвидность.

По оценкам специалистов операторов рынка железнодорожный подвижной состав в условиях всемирного экономического кризиса не будет являться высоколиквидным. Основными факторами, снижающими ликвидность подвижного состава, являются: снижение объемов перевозок (кроме перевозок нефтепродуктов и углеводородного сырья).

Анализ наилучшего и наиболее эффективного использования.

Анализ наилучшего и наиболее эффективного использования является основополагающей предпосылкой определения стоимости. Результаты данного анализа будут использоваться при использовании всех методов оценки.

Принцип наиболее эффективного использования в оценке – это тот вариант использования, который обеспечит объекту наибольший чистый

доход в течение заданного периода времени, т. е. тот вариант использования, выбранный среди разумных, возможных и законных альтернативных вариантов, который является физически возможным, достаточно обоснованным и финансово осуществимым и приводит к наивысшей стоимости объекта.

Для получения варианта наилучшего и наиболее эффективного использования учитываются четыре основных критерия:

1. Юридическая правомочность.
2. Физическая возможность.
3. Экономическая приемлемость.
4. Максимальная эффективность.

В практике оценки оборудования обычно наилучшим и наиболее эффективным использованием является то, для которого это оборудование спроектировано и построено, что обусловлено, как правило, спецификой разного вида производств, техническими, технологическими, санитарными, экологическими и др. требованиями, предъявляемыми в различных отраслях промышленности.

Исходя из проведенного нами анализа спроса и предложения различного типа объектов, учитывая возраст, состояние, местонахождение и назначение, мы пришли к выводу, что наилучшее и наиболее эффективное использование оцениваемого объекта достигается при его существующем использовании.

Оценка рыночной стоимости.

Затратный подход.

Затратный подход – совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении затрат, необходимых для воспроизводства либо замещения объекта оценки с учетом износа и устаревания.

Затратами на воспроизводство объекта оценки являются затраты, необходимые для создания точной копии объекта оценки с использованием применявшихся при создании объекта оценки материалов и технологий.

Затратами на замещение объекта оценки являются затраты, необходимые для создания аналогичного объекта с использованием материалов и технологий, применяющихся на дату оценки. (ФСО N 1, статья 15)

Затратный подход применяется, когда существует возможность заменить объект оценки другим объектом, который либо является точной копией объекта оценки, либо имеет аналогичные полезные свойства. Если объекту оценки свойственно уменьшение стоимости в связи с физическим состоянием, функциональным или экономическим устареванием, при применении затратного подхода необходимо учитывать износ и все виды устаревания. (ФСО N 1, статья 23)

Расчет рыночной стоимости объекта проводится в три этапа:

1. Расчет стоимости затрат на воспроизводство (замещение) объекта.

В настоящей работе затратный подход, в большинстве случаев, реализуется на основе расчета стоимости затрат на замещение. Определение стоимости затрат на замещение происходит с учетом всех факторов, существенно влияющих на стоимость объекта оценки. Это как внешние факторы: экономическая ситуация в стране и регионе, состояние рынка в целом, динамика спроса и предложения и пр., так и внутренние – ценность оцениваемого объекта, его отличительные характеристики и т.п. При определении стоимости затрат на воспроизводство (замещение) различных объектов используются уместные методы оценки.

Методы определения стоимости затрат на замещение:

- Метод калькуляции затрат.
- Метод актуализации затрат.
- Метод оценки укрупненных показателей.
- Метод сравнения аналогов.
- Метод удельных показателей.
- Метод эталона.

Стоимость затрат на замещение определяется как рыночная стоимость нового аналогичного объекта, имеющего точно такие же технические и эксплуатационные характеристики.

2. Анализ и расчет накопленного износа.

Износ можно определить как снижение стоимости затрат на замещение вследствие воздействия различных факторов, полученное на дату оценки. Существуют три вида износа:

- физический износ;

Физический износ как техническое понятие есть ухудшение первоначальных технико-экономических параметров имущества, обусловленное его изнашиванием в процессе хранения и эксплуатации, а также под влиянием природных воздействий

- функциональный износ;

Функциональный износ (обесценение) есть потеря стоимости, вызванная появлением новых изделий и технологий

- экономическое обесценение и устаревание

Экономическое обесценение и устаревание проявляется в потере стоимости, вызванной крупными отраслевыми, региональными,

общенациональными или мировыми социально-экономическими, экологическими и даже политическими сдвигами и изменениями.

Совокупное воздействие вышеперечисленных видов износа проявляется в снижении стоимости аналогичных объектов и учитывается в виде совокупного износа.

В практике оценки машин и оборудования зачастую износ оборудования, т.е. потеря стоимости, рассматривается как потеря ресурса, определяющего коммерческую привлекательность объекта оценки и его способность приносить доход инвестору.

3.Заключительный расчет.

Определяется рыночная стоимость как разница между стоимостью затрат на воспроизводство (замещение) и накопленным износом.

Определение стоимости затрат на воспроизводство (замещение).

Стоимости затрат на воспроизводство (замещение), оборудования и транспортных средств может быть определена следующими методами:

- 1.Метод калькуляции затрат.
- 2.Метод актуализации затрат.
- 3.Метод оценки укрупненных показателей.
- 4.Метод сравнения аналогов.
- 5.Метод удельных показателей.
- 6.Метод эталона.

В настоящей работе использованы методы сравнения аналогов и удельных показателей стоимости.

Метод сравнения аналогов.

Метод прямого сравнения аналогов основывается на принципе замещения. Другими словами, метод имеет в своей основе предположение, что благоразумный покупатель за выставленный на продажу объект заплатит не большую сумму, чем та, за которую можно приобрести аналогичный по качеству и пригодности объект.

Стоимость воспроизводства может быть определена по формуле:

$$C_{\text{восст}} = C_{\text{аналога}} * K_{\text{попр}}$$

где $K_{\text{попр}}$ – мультипликатор всех корректирующих коэффициентов, учитывающих отличия аналога от оцениваемого объекта.

Анализ износа.

Износ можно определить как снижение полной стоимости замещения вследствие воздействия различных факторов, полученное на дату оценки. Существуют три вида износа:

- физический износ;
- функциональный износ;
- экономическое обесценение и устаревание

В настоящей работе объектом оценки является подвижной состав новый не эксплуатировавшийся, **представленный** на первичном рынке. Состояние объектов оценки с точки зрения физического износа не рассматривалось, функциональный износ, в связи с применением прямых аналогов отсутствует, опережающий спрос на объекты оценки исключает наличие экономического обесценивания.

Расчет рыночной стоимости объектов в рамках затратного подхода.

Особенностью данного исследования является то, что оно проводится как на первичном так и на вторичном рынке железнодорожного оборудования т.к. рассматриваемые в качестве объектов подвижного железнодорожного состава вагоны изготовлены в 2004–2008 годах и были в эксплуатации.

Расчет Методом сравнения аналогов Данный метод включает сбор данных о рынке продаж и предложений по объектам, сходным с оцениваемым. Для выполнения расчетов в качестве сравнительной базы для объектов железнодорожного подвижного состава использованы данные по прямым аналогам. Таблица с данными по аналогам объектов железнодорожного подвижного состава представлена в приложении № 2

Расчет выполнен на основании данных представленных предприятием-изготовителем и специализированным журналом «Промышленные грузы» по изменениям цен на железнодорожный подвижной состав с экстраполяцией цены на дату оценки по тренду изменения цены на дату оценки. Используются следующие данные Журналов промышленные грузы № 150 от 19.01.09 года, № 151 от 26.01.09 года, №145 от 15.12.08 года, № 139 от 27.10.08 года.

Вычисленный с помощью программного продукта Excell тренд удорожания стоимости новых вагонов имеет вид:

• Для вагонов цистерн для перевозки углеводородных газов модели 15-1209

$$y = 4817,9x + 2001,5$$

• Для вагонов цистерн для перевозки сжиженных углеводородных газов модели 15-1200-02

$$y = 4817,9x + 2001,5$$

- Для вагонов цистерн для перевозки бензина модели 15-1213, стоимость рассчитывалась по данным изменения цены на аналогичную по функциональным характеристикам цистерну для перевозки нефтепродуктов 15-740, тренд $y = 1600$, с учетом поправки на грузоподъемность 1,03.

- Для вагонов цистерн для перевозки нефтепродуктов модели 15-740

$$y = 16000$$

- Для вагонов цистерн для сжиженных углеводородных газов и легкого углеводородного сырья модели 15-1519-02 использован тренд аналогичной по функциональному назначению цистерны 15-1200-02. В связи отсутствием свежих данных о стоимости цистерн 15-1519-02, расчет производился с помощью соотнесения стоимостей цистерны 15-1200-02, на момент опубликования ближайшей стоимости 15-1519-02 в журнале ПГ № 139 от 27.10.08 к стоимости 15-1200-02 на ближайшую дату к моменту оценки ПГ № 151 от 26.01.09 года примененное к стоимости 15-1519-02 ПГ № 139 от 27.10.08 года.

- Для крытых вагонов 11-280

$$y = 6548,9x + 1469,5$$

- Для вагонов-платформ модель 13-2114

$$y = 3742,2x + 1425,4$$

- Для люкового полувагона 12-296-01

$$y = 3742,2x + 1225,4$$

Подробно расчеты представлены в приложении к отчету № 2.

Расчет износа.

Совокупный износ для каждой группы оборудования рассчитывался по аналитическим данным о стоимости железнодорожного подвижного состава б/у, представленного в журнале промышленные грузы № 151 от 27.01.2009 года по отношению к стоимости нового аналогичного подвижного железнодорожного состава.

Данные, представленные в ПГ № 151 от 26.01.2009 года, имеют вид:

В январе на вторичном рынке РФ люковые полувагоны, выпущенные в 2006–2007 годах, предлагаются по ценам от руб. 1,144 млн. до руб. 1,271 млн. за единицу (здесь и далее без учета НДС); люковые полувагоны выпуска 1999–2001 годов предлагаются по ценам в диапазоне от руб. 0,975 млн. до руб. 1,100 млн. за единицу. В январе предложения о продаже полувагонов этих годов выпуска очень ограничены. Люковые полувагоны, произведенные в 1985–1995 годах и прошедшие плановые виды ремонтов, предлагаются по ценам на уровне руб. 0,700 млн. за единицу (предлагаются вагоны моделей 12-132 и 12-753). В январе новый полувагон с разгрузочными люками модели 12-132 предлагают ОАО «Вагоностроительная компания Мордовии» по цене

руб.1,5 млн. и ООО ПО «Вагонмаш» по ценам руб. 1,400–1,500 млн. за единицу.

Универсальные крытые вагоны модели 11-280 выпуска 2006–2007 годов предлагаются по руб. 1,356–1,480 млн. за вагон; диапазон цен на крытые вагоны той же модели выпуска 1999–2001 годов составляет от руб. 1,060 млн. до 1,165 млн. за единицу; крытые вагоны модели 11-270, произведенные в 1991–1995 годах и прошедшие плановые виды ремонтов, предлагаются к продаже по руб. 0,765–0,850 млн. за вагон, без ремонтов – по руб. 0,170–0,212 млн. за единицу; крытые вагоны модели 11-066, выпущенные до 1990 года и прошедшие все необходимые ремонты, предлагаются на рынке по руб. 0,424–0,508 млн. за единицу, без ремонтов – по руб.0,085–0,127 млн. за вагон. В январе ОАО «Алтайвагон» предлагает новые универсальные крытые вагоны модели 11-280 по цене руб.1,600 млн., ОАО «Армавирский завод тяжелого машиностроения» предлагает к продаже крытый вагон модели 11-1807-01 по цене руб. 1,870 млн.

На вторичном рынке РФ цистерны для перевозки светлых нефтепродуктов (модели 15-150 и 15-1547) 2001–2004 годов выпуска предлагаются по руб.1,169–1,223 млн. за единицу; изготовленные в 1990–1997 годах и прошедшие все необходимые виды плановых ремонтов цистерны для перевозки светлых нефтепродуктов моделей 15-1547 и 15-150 предлагаются по ценам руб.0,945–1,059 млн. за единицу. В январе ОАО «Вагоностроительная компания Мордовии» предлагает цистерну для перевозки нефтепродуктов модели 15-740-01 по цене руб.1,6 млн. за вагон.

По представленным данным получены зависимости выражающие величину совокупного износа как величину $1 - \frac{\text{Стоимость б/у}}{\text{стоимость нового}}$.

Для расчета совокупного износа цистерн использован тренд изменения отношения стоимости бу цистерн типа 15-150 (15-1547)/ к стоимости нового аналогичного оборудования. Формульные зависимости представлены ниже.

• Для крытых вагонов 11-280 величина обратная величине совокупного износа вычисляется как

$$y = -0,0489x + 1,0057$$

• Для вагонов-платформ модель 13-2114

$$y = -0,0391x + 0,9655$$

• Для люкового полувагона 12-296-01

$$y = -0,0112x + 1$$

• Для вагонов – цистерн для перевозки углеводородного сырья (на примере цистерн 15-150, 15-1547)

$$y = -0,0201 * C9 + 0,926$$

Согласование результатов расчета в рамках затратного подхода.

В настоящей работе стоимость железнодорожного подвижного состава определялась методом сравнения аналогов с использованием данных содержащихся в открытом доступе.

Данные о стоимости оцениваемого оборудования приведены в Табл.№ Приложения № 2

Таким образом, в рамках затратного подхода, рыночная стоимость объектов оценки составляет округленно: 3 277 886 000 руб (три миллиарда двести семьдесят семь миллионов восемьсот восемьдесят шесть тысяч) рублей с НДС, НДС в размере 500 016 544,20 (пятиста миллионов шестнадцать тысяч пятиста сорока четырех) рублей 20 копеек

Сравнительный подход.

Сравнительный подход применяется для оценки оборудования, реализуемого на вторичном рынке. В связи с мировым экономическим кризисом вторичный рынок подвижного железнодорожного состава России крайне не стабилен и подвержен изменениям с высокой амплитудой колебаний стоимости вагонов и частотой изменения тенденций стоимости железнодорожного состава. Вследствие этого возникает большая погрешность при исследовании стоимости вагонов того или иного типа. Часть собственников, для исключения влияния перекупщиков закрывают информацию о продажах вагонов. В связи с вышеизложенным, расчеты сравнительным подходом не проводились.

Доходный подход.

Объект оценки может генерировать доход только совместно со всей инфраструктурой бизнеса, характерной для транспортных компаний. В рамках настоящего исследования не представляется возможным выделить доход от оборудования из дохода от деятельности всего предприятия. Поэтому мы приняли решение отказаться от использования доходного подхода при расчете стоимости оцениваемого оборудования, поскольку использование доходного подхода в данном случае не обеспечивает повышение достоверности и обоснованности полученных результатов в рамках затратного подхода.

Согласование результатов.

В настоящей работе стоимость железнодорожного подвижного состава определялась в рамках затратного подхода.

Таким образом, стоимость объектов оценки на ____ 2009 года составляет округленно: 3 277 886 000 руб (три миллиарда двести семьдесят семь миллионов восемьсот восемьдесят шесть тысяч) рублей с НДС, НДС в размере 500 016 544,20 (пятиста миллионов шестнадцать тысяч пятиста сорока четырех) рублей 20 копеек.

Ликвидность.

Исследование рынка подвижного состава показало, что железнодорожный подвижной состав является высоколиквидным, спрос на объекты оценки намного превышает предложение. Срок экспозиции объектов определяется длительностью процедуры проведения сделки и составляет от 2 до 4 месяцев.

Заявление оценщика.

Мы, нижеподписавшиеся, данным удостоверяем, что в соответствии с имеющимися у нас данными:

- изложенные в данном отчете факты правильны и соответствуют действительности;
 - сделанный анализ, высказанные мнения и полученные выводы действительны исключительно в пределах оговоренных в данном отчете допущений и ограничивающих условий и являются нашими персональными, непредвзятыми профессиональными анализом, мнениями и выводами;
 - мы не имеем ни в настоящем, ни в будущем какого-либо интереса в объектах собственности, являющихся предметом данного отчета; мы также не имеем личной заинтересованности и предубеждения в отношении сторон, имеющих интерес к этим объектам;
 - наше вознаграждение ни в какой степени не связано с объявлением заранее predetermined стоимости, или тенденции в определении стоимости в пользу клиента с суммой оценки стоимости, с достижением заранее оговоренного результата или с последующими событиями;
 - задание на оценку не основывалось на требовании определения минимальной цены, оговоренной цены или одобрения ссуды;
 - ни одно лицо, кроме лиц, подписавших данный отчет, не оказывали профессионального содействия оценщикам, подписавшим данный отчет;
 - ЗАО «ГРАНТ ТОРНТОН ТРИД РУСОЦЕНКА» является членом Российской Коллегии Оценщиков и Национальной Лиги Субъектов Оценочной Деятельности;
 - экспертная оценка основных фондов предприятий является уставной деятельностью ЗАО «ГРАНТ ТОРНТОН ТРИД РУСОЦЕНКА»;
 - лица, подписавшие данный отчет, являются сертифицированными профессиональными оценщиками;
 - по всем вопросам, связанным с данным отчетом, просим обращаться лично к подписавшим настоящий отчет.
- С уважением,

Список использованных материалов

- 1.INFO Line – исследование рынка «Отраслевое исследование. Рынок грузового железнодорожного подвижного состава в России».
- 2.Грузовые вагоны колеи 1520 мм железных дорог СССР. – Издательство «Транспорт», 1980.
- 3.Экспертное агенство Эксперт РА. Состояние основных фондов и инвивтиции. – <http://www.raexpert.ru/conference/>
- 4.Сайт Федеральной антимонопольной службы «Анализ рынка услуг в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом». – <http://fas.gov.ru/>
- 5.Лизинг Info «Лизинг подвижного состава. Мы обеспечиваем нашим клиентам уверенность в завтрашнем дне». – <http://www.leasinginfo.ru/>
- 6.Экспертное агенство Эксперт РА «Развитие конкурентного сегмента грузовых железнодорожных перевозок».
- 7.Сайт Стахановского вагоностроительного завода. – <http://1420.ukrindustrial.com/cat.php>
- 8.Сайт ФГУП ПО «Уралвагонзавод». – www.uvz.ru
- 9.Экспертное агенство Эксперт РА. Состояние основных фондов и инвивтиции. – <http://www.raexpert.ru/conference/>
- 10.Сайт компании Трансмаш Холдинг «Правление ОАО «РЖД» одобрило проект создания грузовой компании». – <http://www.tmholding.ru/work/press/otrnews/5700>
- 11.Сайт Металлопрокат.RU. Уралвагонзавод намерен до конца года договориться с РЖД о расчете за 2 тыс. вагонов». – http://www.metaltrade.ru/news/2004/10/13/news_58133.html?template=11
- 12.Журнал «Промышленные грузы». – № 150, от 19 января 2009 года.
- 13.Журнал «Промышленные грузы». –№ 151, от 26 января 2009 года.
- 14.Сайт Сделано.RU Объявление о продаже новых цистерн. – <http://www.railtransport.ru/prochee/1993/>

Список использованной литературы

- 1.Постановление Правительства РФ от 31.05.02 г. №369.
- 2.Федеральный закон «Об оценочной деятельности в РФ» № 135 ФЗ от 29 июля 1998.
- 3.Федеральные стандарты оценки №№ 1,2,3, утвержденными постановлениями Минэкономразвития Российской Федерации от 20 июля 2007 г. №№ 254, 255, 256.
- 4.Специализированные журналы «Промышленные грузы» – 2008–9009 годы.

Сертификаты и свидетельства

Расчет рыночной стоимости подвижного железнодорожного состава методом сравнения аналогов с привлечением данных – журнала «Промышленные грузы».

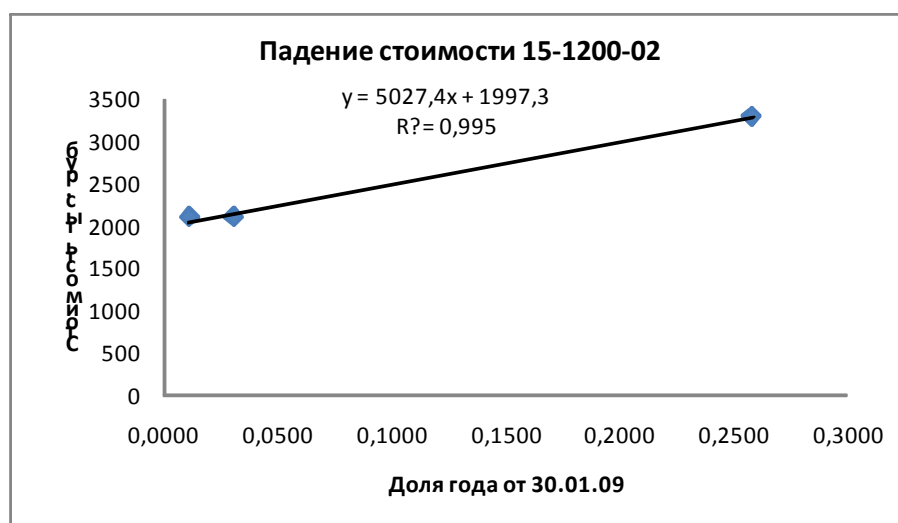
**Вагон-цистерна для перевозки сжиженных углеводородных газов
15-1200-02**

Расчет выполнен на основании информации специализированного журнала «Промышленные грузы» по изменениям цен на вагоны-цистерны для перевозки сжиженных углеводородных газов модели 15-1200-02, с экстраполяцией цены на дату оценки по тренду изменения цены в декабре 2008 и январе текущего года.

Таблица 8.

Изменение стоимости вагонов-цистерн перевозки сжиженных углеводородных газов модели 15-1200-02 (без НДС) с экстраполяцией на дату оценки ____2009 года

№ п/п	Дата офферты	Доля года от 30.01.09	Стоимость тыс. руб.	Источник
1	27.10.2008	0,2583	3300	ПГ № 139_08
2	19.01.2009	0,0306	2100	ПГ № 150_09
3	26.01.2009	0,0111	2100	ПГ № 151_09



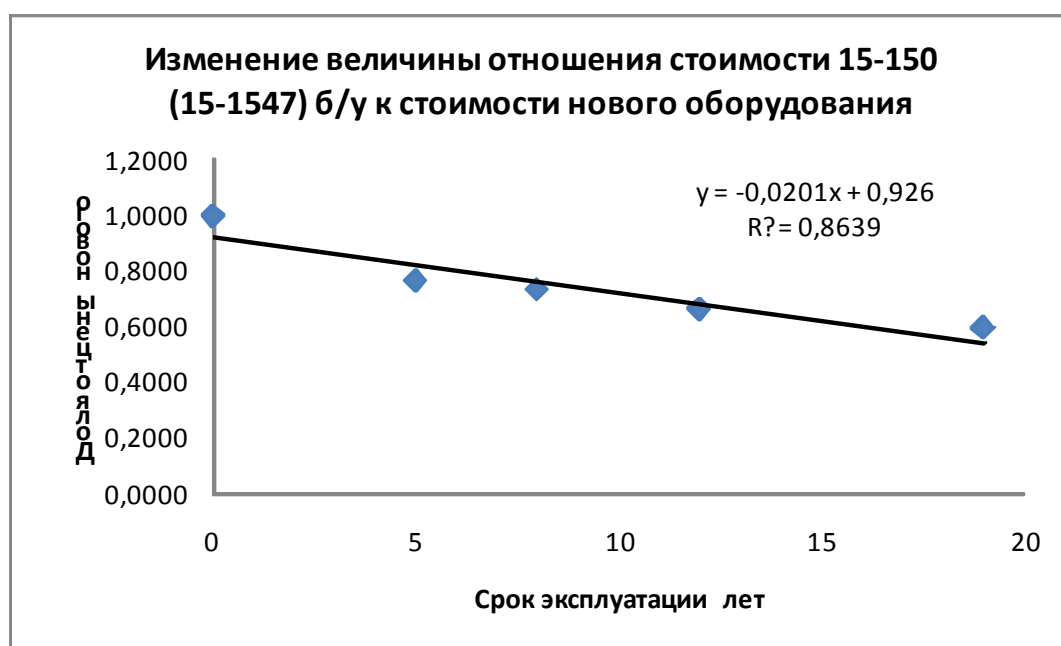
Таким образом, стоимость нового оборудования (новых цистерн 15-1200-02) на дату оценки составит.

Дата	Тип вагона	Стоимость руб.
2009 года	15-1200-02	1 997 300

Таблица 9.

Изменение величины отношения стоимость б/у цистерн 15-150 (15-1547) к стоимости нового оборудования

№ п/п	Год изготовления	Срок экспл. К 2009 г	Стоимость тыс. руб.	Доля от цены нового	Источник
1	2001	8	1169	0,7306	ПГ № 151_09
2	2004	5	1223	0,7644	ПГ № 151_09
3	1997	12	1059	0,6619	ПГ № 151_09
4	1990	19	945	0,5906	ПГ № 151_09
5	2009	0	1600	1	ПГ № 151_09



Износ для вагона цистны 15-1200-02 выпуска 2004–2005 годов года согласно уравнения

$$y = -0,0201 * X_{\text{срок экспл}} + 0,926 \text{ составит } 1 - 0,8355 = 0,1645$$

Таблица 10.

Стоимость оборудования (цистерн 15-1200-02 2004-2005 года выпуска) на дату оценки составит

Дата	Тип вагона	Стоимость нового руб. без НДС	Стоимость вагона 2008 года выпуска руб без НДС	Количество вагонов цистерн	Общая стоимость руб без НДС
____ 2009 года	15-1209	2 001 500	1 668 844	133	221 956 252

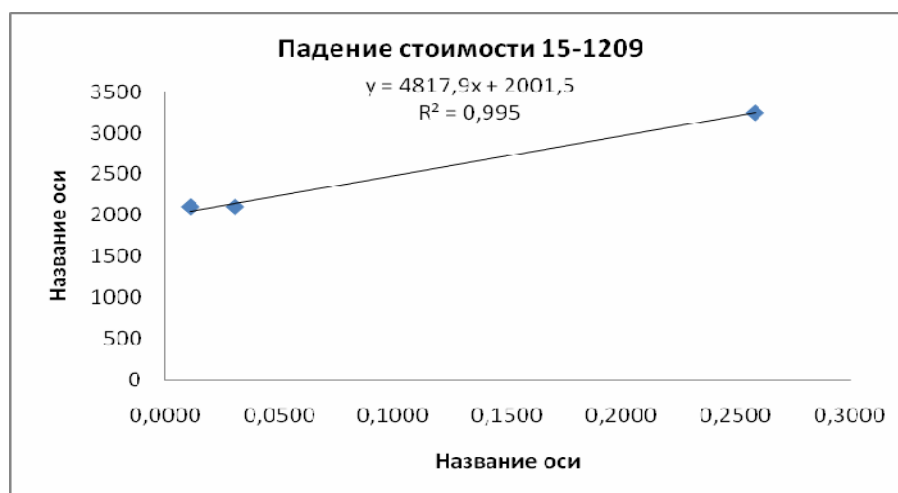
Вагон-цистерна для перевозки сжиженных углеводородных газов 15-1209

Расчет выполнен на основании информации специализированного журнала «Промышленные грузы» по изменениям цен на вагоны-цистерны для перевозки сжиженных углеводородных газов модели 15-1209, с экстраполяцией цены на дату оценки по тренду изменения цены в декабре 2008 и январе текущего года.

Таблица 11.

Изменение стоимости вагонов-цистерн перевозки сжиженных углеводородных газов модели 15-1209 (без НДС) с экстраполяцией на дату оценки ____ 2009 года

№ п/п	Дата офферты	Доля года от 30.01.09	Стоимость тыс. руб.	Источник
1	27.10.2008	0,2583	3250	ПГ № 139_08
2	19.01.2009	0,0306	2100	ПГ № 150_09
3	26.01.2009	0,0111	2100	ПГ № 151_09



Таким образом, стоимость нового оборудования (новых цистерн 15-1209) на дату оценки составит

Дата	Тип вагона	Стоимость руб.
____ 2009 года	15-1209	2 001 500

Износ для вагона цистерны 15-1209 выпуска 2004–2005 годов года согласно уравнения

$$y = -0,0201 * X_{\text{срок экспл}} + 0,926 \text{ составит } 1 - 0,8355 = 0,1645$$

Таблица 12.

Стоимость оборудования (цистерн 15-1209 2004–2005 года выпуска) на дату оценки составит

Дата	Тип вагона	Стоимость нового руб. без НДС	Стоимость вагона 2008 года выпуска руб без НДС	Количество вагонов цистерн	Общая стоимость руб без НДС
____ 2009 года	15-1209	2 001 500	1 672 353	136	227 440 008

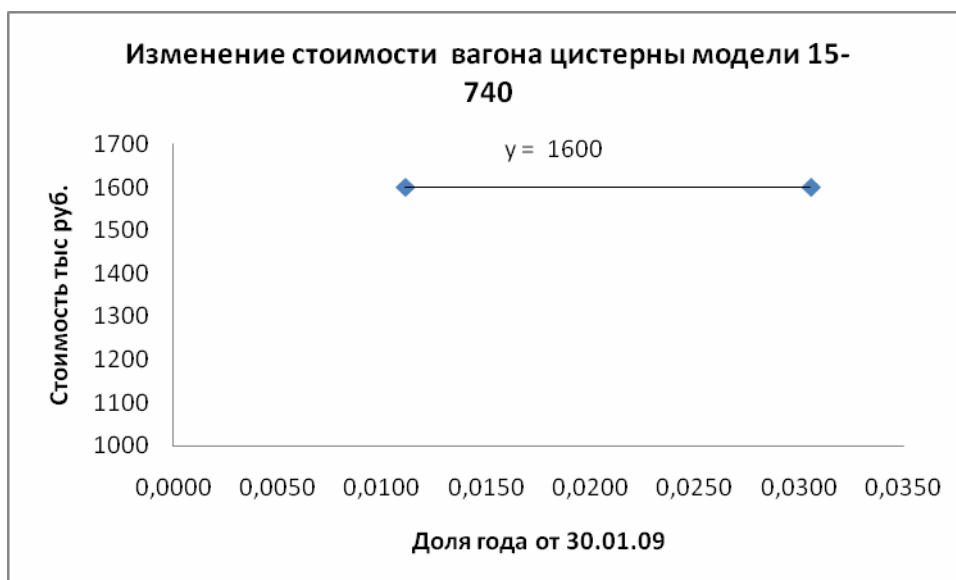
Вагон-цистерна для перевозки нефтепродуктов модели 15-740

Расчет выполнен на основании информации специализированного журнала «Промышленные грузы» по изменениям цен на вагоны-цистерны для перевозки нефтепродуктов модели 15-740, с экстраполяцией цены на дату оценки по тренду изменения цены в декабре 2008 и январе текущего года.

Таблица 13.

Изменение стоимости вагонов-цистерн для перевозки нефтепродуктов модели 15-740 (без НДС) с экстраполяцией на дату оценки ____ 2009 года

№ п/п	Дата офферты	Доля года от 30.01.09	Стоимость тыс. руб.	Источник
2	19.01.2009	0,0306	1600	ПГ № 150_09
3	26.01.2009	0,0111	1600	ПГ № 151_09



Таким образом, стоимость нового оборудования (новых цистерн 15-740) на дату оценки составит

Дата	Тип вагона	Стоимость руб.
_____ 2009 года	15-740	1 600 000

Износ для вагона цистерны 15-740 выпуска 2004–2006 годов года согласно уравнения

$$y = -0,0201 * X_{\text{срок экспл}} + 0,926 \text{ составит } 1 - 0,8456 = 0,1544$$

Таблица 14.

**Стоимость оборудования (цистерн 15-740 2004–2006 года выпуска)
на дату оценки составит**

Дата	Тип вагона	Стоимость нового руб. без НДС	Стоимость вагона 2008 года выпуска руб без НДС	Количество вагонов цистерн	Общая стоимость руб без НДС
_____ 2009 года	15-740	1 600 000	1 352 960	100	135 296 000

Вагон-цистерна для перевозки нефтепродуктов модели 15-1213

Данные о продажах новой цистерны модели 15-1213 в открытой печати отсутствуют. Расчет выполнен на основании информации специализированного журнала «Промышленные грузы» по изменениям цен на аналогичные вагоны-цистерны для перевозки нефтепродуктов модели 15-740, с экстраполяцией цены на дату оценки по тренду

изменения цены в декабре 2008 и январе текущего года, с учетом коэффициента средневзвешенного значения отношений грузоподъемностей а так же масс объекта оценки и цистерны аналога.

Стоимость вагона цистерны 15-740 на 30.01.09 года составляет 1 600 000 рублей, соответственно стоимость нового вагона цистерны 15-1213 составит $1600000 * ((27/26 + 66/66) / 2) = 1630769$ руб без НДС

Таким образом, стоимость новго оборудования (новых цистерн 15-1213) на дату оценки составит

Дата	Тип вагона	Стоимость руб. без НДС
____ 2009 года	15-1213	1 630 769

Износ для вагона цистны 15-1213 выпуска 2004–2006 годов года согласно уравнения

$$y = -0,0201 * X_{\text{срок экспл}} + 0,926 \text{ стоставит } 1 - 0,8456 = 0,1544$$

Таблица 15.

Стоимость оборудования (цистерн 15-1213 2004-2006 года выпуска) на дату оценки составит

Дата	Тип вагона	Стоимость нового руб. без НДС	Стоимость вагона 2008 года выпуска руб без НДС	Количество вагонов цистерн	Общая стоимость руб без НДС
____ 2009 года	15-740	1 630 769	1 378 978	50	68 948 900

Вагон-цистерна для сжиженных углеводородных газов и легкого углеводородного сырья модели 15-1519-02

Данные о продажах новой цистерны модели 15-1519-02 в открытой печати отсутствуют. Расчет выполнен на основании информации специализированного журнала «Промышленные грузы» по изменениям цен на цистерны для сжиженных углеводородных газов и легкого углеводородного сырья модели 15-1200-02, с экстраполяцией цены на дату оценки по тренду изменения цены в декабре 2008 и январе текущего года, соотнесенного со стоимостью парной продажи цистерн 15-1200-02 и 15-1519-02 в октябре 2008 года.

№ п/п	Дата	Марка цистерны	Стоимость на дату тыс. руб. без НДС	Источник информации
-------	------	----------------	-------------------------------------	---------------------

1	27.10.2008	15-1519-02	3 469	Журнал «Промышленные грузы» № 139 от 27.10.08
2	27.10.2008	15-1200-02	3 300	Журнал «Промышленные грузы» № 139 от 27.10.08
3	26.02.2009	15-1200-02	2 100	Журнал «Промышленные грузы» № 151 от 26.02.09
4	30.01.2009	15-1200-02	1 997	Тренд стоимости 15-1200-02

Стоимость вагона цистерны 15-1200-00 на 30.01.09 года составляет 1 997 300 рублей, соответственно стоимость нового вагона цистерны 15-1519-02 составит $3\,469\,000 * (3\,300\,000 / 1\,997\,300) = 2\,099\,302$ руб без НДС

Таким образом, стоимость новго оборудования (новых цистерн 15-1519-02) на дату оценки составит

Дата	Тип вагона	Стоимость руб. без НДС
_____ 2009 года	15-1519-02	2099 302

Износ для вагона цистны 15-1519-02 выпуска 2008 года согласно уравнения

$$y = -0,0201 * X_{\text{срок экспл}} + 0,926 \text{ стоставит } 1 - 0,9059 = 0,094$$

Таблица 16.

Стоимость оборудования (цистерн 15-1519-02 2008 года выпуска) на дату оценки составит

Дата	Тип вагона	Стоимость нового руб. без НДС	Стоимость вагона 2008 года выпуска руб без НДС	Количество вагонов цистерн	Общая стоимость руб без НДС
_____ 2009 года	15-1519-02	2 099 302	1 901 757	300	570 527 100

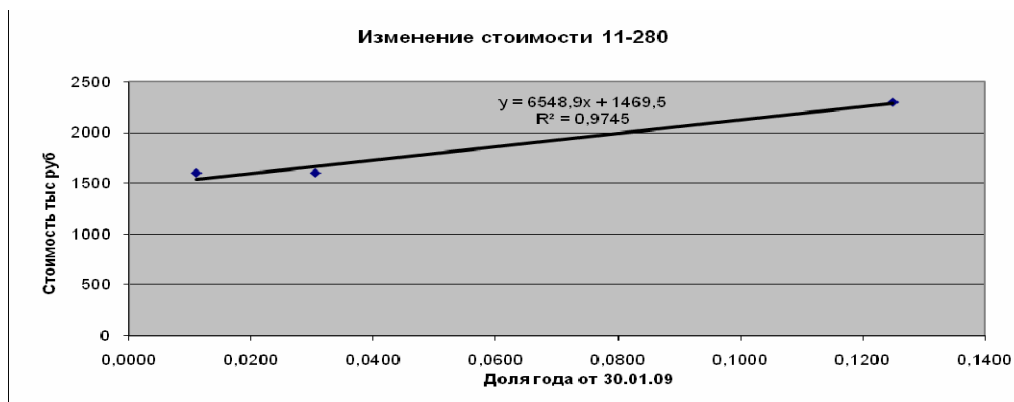
Крытый вагон 11-280.

Расчет выполнен на основании информации специализированного журнала «Промышленные грузы» по изменениям цен на крытые вагоны модели 11-280, с экстраполяцией цены на дату оценки по тренду изменения цены в декабре 2008 и январе текущего года.

Таблица 17.

Изменение стоимости крытых вагонов модели 11-280 (без НДС) с экстраполяцией на дату оценки _____ 2009 года

№ п/п	Дата	Доля года	Стоимость т.р.	Источник
2	15.12.2008	0,1250	2300	ПГ № 144-08
3	19.01.2009	0,0306	1600	ПГ № 150-09
4	26.01.2009	0,0111	1600	ПГ № 151-09



Таким образом, стоимость нового оборудования (крытого вагона 11-280) на дату оценки составит

Дата	Тип вагона	Стоимость руб. без НДС
_____ 2009 года	11-280	1 469 500

Таблица 18.

Изменение величины отношения стоимость б/у вагонов 11-280 к стоимости нового оборудования

№ п/п	Год изготовления	Стоимость тыс. руб. без НДС
1	2007	1 480
2	2006	1 356

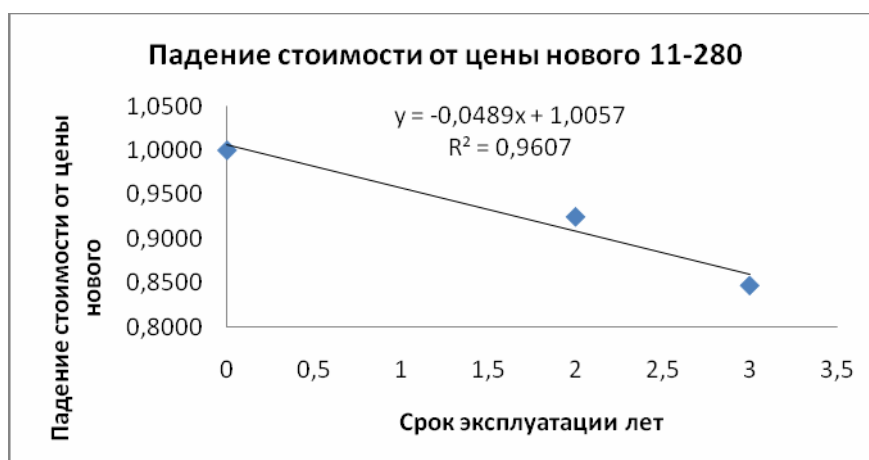


Таблица 19.

Стоимость оборудования (вагона 11-280 2008 года выпуска) на дату оценки составит

Дата	Тип вагона	Стоимость нового руб. без НДС	Стоимость вагона 2008 года выпуска руб без НДС	Количество вагонов	Общая стоимость руб без НДС
____ 2009 года	11-280	1 469 500	1 406 018	400	562 407 200

Люковый полувагон 12-296-01.

Расчет выполнен на основании информации специализированного журнала «Промышленные грузы» по изменениям цен на крытые вагоны модели 12-296-01, с экстраполяцией цены на дату оценки по тренду изменения цены в декабре 2008 и январе текущего года. При анализе ценовой информации на люковые полувагоны **12-296-01 и 12-296-01 с применением колес повышенной прочности** разности в стоимостных характеристиках не выявлено.

Таблица 20.

Изменение стоимости крытых вагонов модели 12-296-01 (без НДС) с экстраполяцией на дату оценки ____ 2009 года

№ п/п	Дата	Доля года от 30.01.09	Стоимость на дату т.рублей без НДС	Источник информации
3	15.12.2008	0,1250	1 700	Журнал «Промышленные грузы» № 23 (144) от 15.12.08
4	19.01.2009	0,0306	1 300	Журнал «Промышленные грузы» № 150 от 19.01.09
5	26.01.2009	0,0111	1 300	Журнал «Промышленные грузы» № 151 от 26.01.09

Таблица 21.

Изменение величины отношения стоимость б/у вагонов 11-280 к стоимости нового оборудования

№ п/п	Год изгот.	Срок экспл	Стоимость тыс. руб.	Доля от цены нового
1	2007	2	1 271	0,9777
3	2009	0	1 300	1,0000



Таблица 22.

Стоимость оборудования (вагона 12-296-01 2008 года выпуска) на дату оценки составит

Дата	Тип вагона	Стоимость нового руб. без НДС	Стоимость вагона 2008 года выпуска руб без НДС	Количество вагонов	Общая стоимость руб без НДС
____ 2009 года	12-296-01	1 225 400	1 211 675	396	479 823 300
30.01.2009	12-296-01с применением колес повышенной прочности	1 225 400	1 211 675	360	436 203 000

Люковый полувагон 13-2114.

Расчет выполнен на основании информации специализированного журнала «Промышленные грузы» по изменениям цен на крытые вагоны модели 13-2114, с экстраполяцией цены на дату оценки по тренду изменения цены в декабре 2008 и январе текущего года.

Таблица 23.

Изменение стоимости крытых вагонов модели 13-2114 (без НДС) с экстраполяцией на дату оценки ____ 2009 года

№ п/п	Дата	Доля года от 30.01.09	Стоимость на дату рублей без НДС	Источник информации
1	15.12.2008	0,1250	1 900	Журнал «Промышленные грузы» № 23 (144) от 15.12.08

2	19.01.2009	0,0306	1 500	Журнал «Промышленные грузы» № 150 от 19.01.09
3	26.01.2009	0,0111	1 500	Журнал «Промышленные грузы» № 151 от 26.01.09

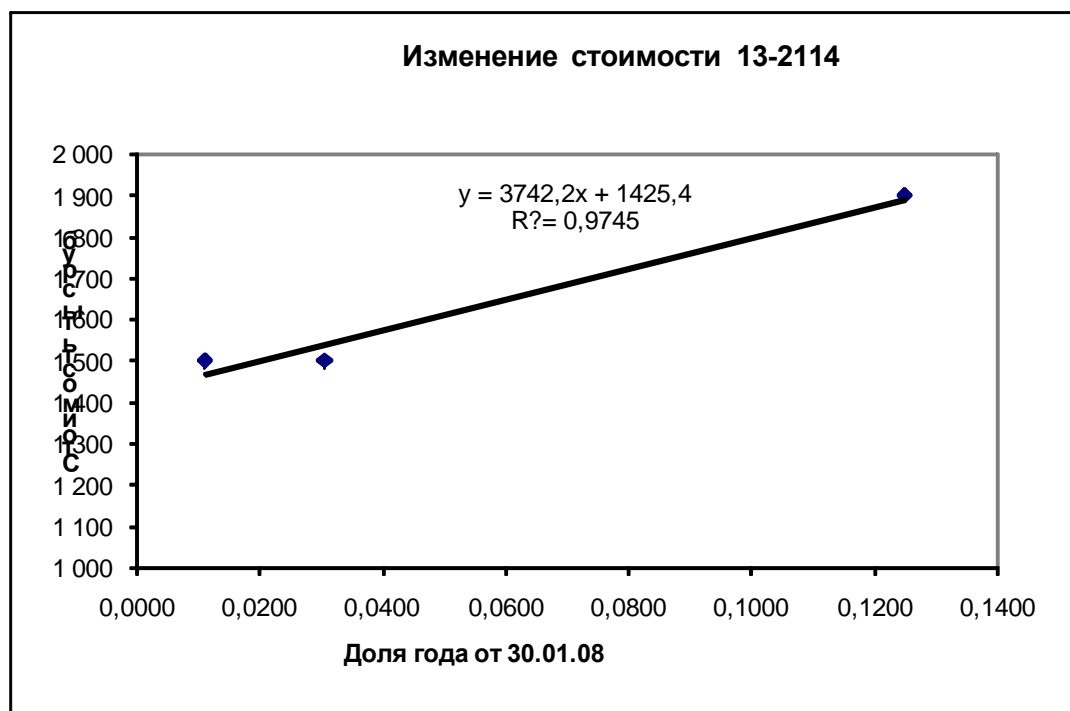


Таблица 24.

**Изменение величины отношения стоимость б/у вагонов 12-2114 к
стоимости нового оборудования**

№ п/п	год изгот	в экспл	цена	Стоимость нового	Падение стоимости
1	1985	24	700	1 425	0,49
2	1993	16	600	1 705	0,35
3	2009	0	1690	1690	1
4	2005	4	1450	1900	0,76

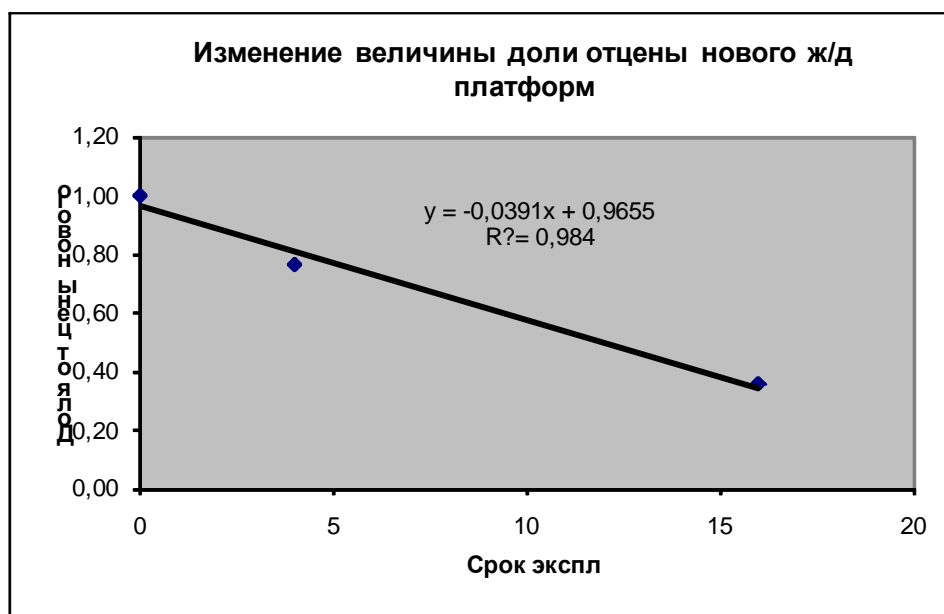


Таблица 25.

Стоимость оборудования (вагона 12-2114 2008 года выпуска) на дату оценки составит

Дата	Тип вагона	Стоимость нового руб. без НДС	Стоимость вагона 2008 года выпуска руб без НДС	Количество вагонов	Общая стоимость руб без НДС
_____ 2009 года	12-296-01	1 425 400	1 320 490	57	75 267 930

Результаты оценки

Таблица 26.

Результаты оценки.

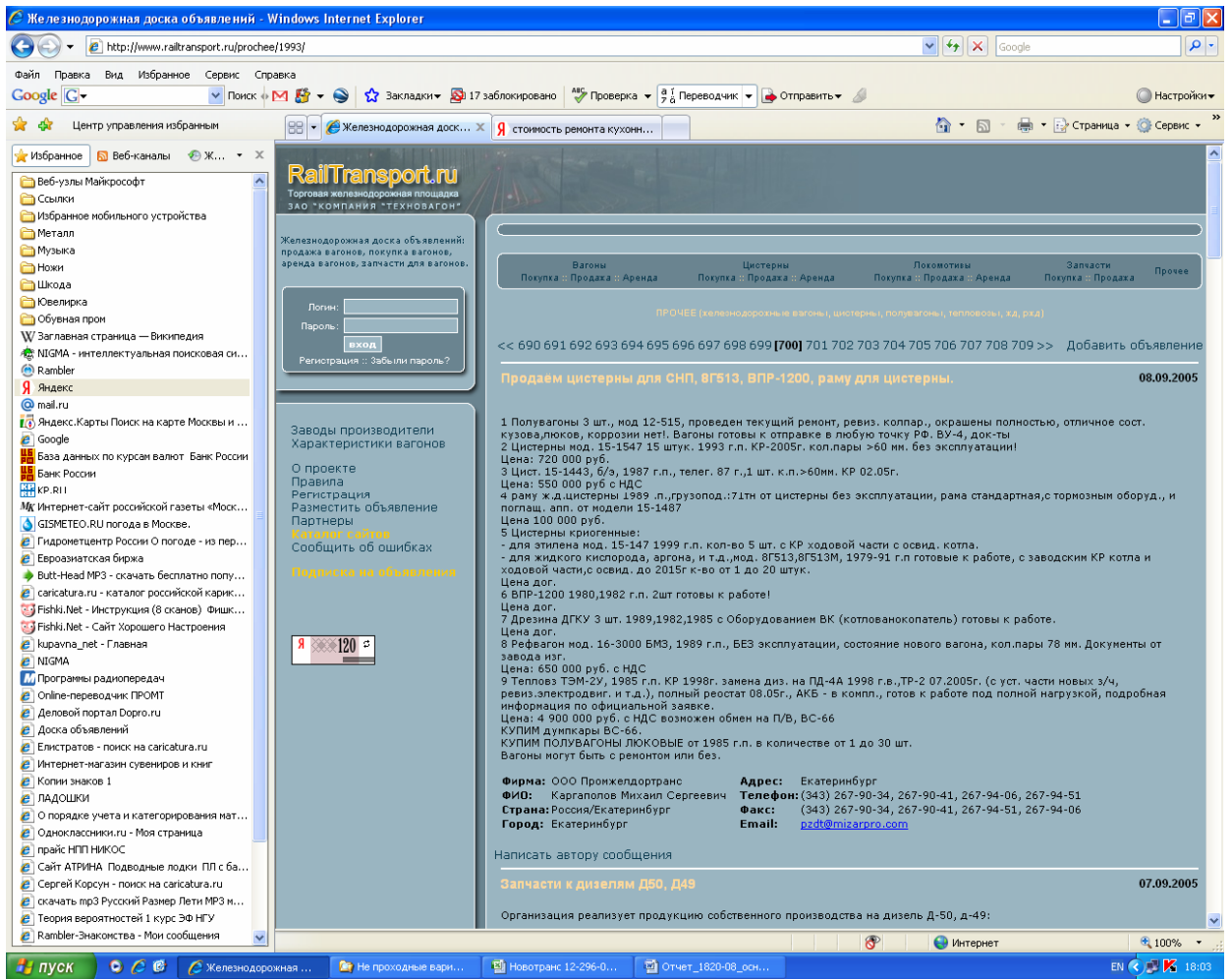
№ п/п	Наименование	Год выпуска	Рыночная стоимость за ед. руб. без НДС	К-во шт.	Рыночная стоимость по отчету об оценке руб без НДС
1	Рыночная стоимости вагонов-цистерн для перевозки сжиженных углеводородных газов модели 15-1209 (без НДС) с учетом износа на дату оценки _____ 2009 года	2004– 2005	1 672 353	136	227 440 008
2	Рыночная стоимости вагонов-цистерн для перевозки сжиженных углеводородных газов модели 15-1200-02 (без НДС) с учетом износа на дату оценки _____ 2009 года	2004–2005	1 668 844	133	221 956 252

3	Рыночная стоимости вагонов-цистерн для перевозки нефтепродуктов модели 15-740 (без НДС) с учетом износа на дату оценки _____ 2009 года	2004–2006	1 352 960	100	135 296 000
4	Рыночная стоимости вагонов- для перевозки бензина модели 15-1213 (без НДС) с учетом износа на дату оценки _____ 2009 года	2004–2006	1 378 978	50	68 948 900
5	Рыночная стоимости вагонов- для сжиженных углеводородных газов и легкого углеводородного сырья модели 15-1519-02 (без НДС) с учетом износа на дату оценки _____ 2009 года	2008	1 901 757	300	570 527 100
6	Рыночная стоимости крытых вагонов 11-280 (без НДС) с учетом износа на дату оценки _____ 2009 года	2008	1 406 018	400	562 407 200
7	Рыночная стоимости люковых полувагонов 12-296-01 (без НДС) с учетом износа на дату оценки _____ 2009 года	2008	1 211 675	396	479 823 300
8	Рыночная стоимости люковых полувагонов 12-296-01 с применением колес повышенной прочности (без НДС) с учетом износа на дату оценки _____ 2009 года	2008	1 211 675	360	436 203 000
9	Рыночная стоимости вагонов-платформ 13-2114 (без НДС) с учетом износа на дату оценки _____ 2009 года	2008	1 320 490	57	75 267 930
	Итого руб без НДС				2 777 869 690
	Итого руб с НДС				3 277 886 234

Рыночная стоимость оцениваемого железнодорожного подвижного состава на 30.01.2009 года составляет округленно: 3 277 886 000 руб (три миллиарда двести семьдесят семь миллионов восемьсот восемьдесят шесть тысяч) рублей с НДС, НДС в размере 500 016 544,20 (пятисот миллионов шестнадцати тысяч пятисот сорока четырех) рублей 20 копеек.

Источники информации:

<http://www.railtransport.ru/prochee/1993/>



Данные журнала «Промышленные грузы» № 151 на 26.01.2009 года.

Цены предложения на новые грузовые вагоны в январе		
Производитель	Модель	Цена за единицу (без учета НДС)
ОАО "НПК "Уралвагонзавод" (млн. руб., франко-завод)		
полувагон с разгрузочными люками (с межремонтным пробегом до 500 000 км)	12-132-03	н. д.
цистерна для перевозки светлых нефтепродуктов	15-150-04	н. д.
цистерна для перевозки светлых нефтепродуктов	15-5103-07	н. д.
ОАО "Азовмаш" (5, франко-завод)		
полувагон с разгрузочными люками	12-1704-04	н. д.
цистерна для перевозки сжиженных углеводородных газов	15-1519	н. д.
цистерна для перевозки аммиака	15-1597	н. д.
цистерна для перевозки вязких нефтепродуктов	15-1566-06	н. д.
цистерна для перевозки светлых нефтепродуктов	15-1547-03	н. д.
цистерна для перевозки желтого фосфора	15-1525-01	н. д.
цистерна для перевозки технической серной кислоты	15-1424-03	н. д.
крытый вагон с объемом кузова 158 м. куб.	11-1807-01	н. д.
крытый вагон с объемом кузова 250 м. куб.	11-1709	н. д.
крытый вагон с объемом кузова 250 м. куб.	11-1750	н. д.
фитинговая 80-футовая платформа	13-1796-04	н. д.
ОАО "Алтайвагон" (млн. руб., франко-завод)		
полувагон с разгрузочными люками	12-296-01	1,300
крытый вагон с объемом кузова 138 м. куб.	11-280	1,600

Промышленные грузы №151, 26 января 2009 (38) 0562 314258, (7) 495 7756055 www.pg-online.ru 57

Рынок железнодорожных перевозок / подвижной состав		
Производитель	Модель	Цена за единицу (без учета НДС)
"Кузбасская вагоностроительная компания - филиал ОАО "Алтайвагон" (млн. руб., франко-завод)		
платформа универсальная	13-2114	1,500
платформа для перевозки лесоматериалов	13-2114-07	1,500
платформа для перевозки контейнеров и гусеничной техники	13-2114-08	1,500
фитинговая 60-футовая платформа	13-2116	1,500
платформа с электрифицированным оборудованием для перевозки рефрижераторных контейнеров	13-2116-01	1,500

