



Московская
экспертиза
независимая

МЭН

ООО «Московская экспертиза независимая»; г. Москва, ул. Электродная, д. 2 , стр.13, офис 403;
ИНН:5001079926; КПП:500101001; ОГРН:1105001004514 от 19.10.2010 г.; р/с №40702810600460000132 в Филиале
№ 13 «Подмосковье» АКБ «МОСОБЛБАНК» (ОАО); Тел. (495) 648-58-50

Отчет № -----

об оценке объекта оценки
арендной платы т/х "Александр Попов"

<i>Заказчик</i>	-----
<i>Оценка проведена по состоянию на</i>	03.02.2006г.
<i>Дата составления отчёта</i>	03.02.2006г.

Оглавление.

	стр.
1. Общие положения	3
1.1. Задание на оценку.....	3
1.2. Заказчик	3
1.3. Исполнитель	3
1.4. Дата составления отчета.....	3
1.5. Наименование объекта оценки.....	3
1.6. Сведения о лицензировании.....	3
1.7. Сведения о страховании профессиональной ответственности.....	3
1.8. Сроки выполнения работ.....	3
1.9. Применяемые виды стоимостной оценки	3
1.10. Используемая литература и нормативные документы	3
1.11. Информация, позволяющая определить количественные и качественные характеристики объекта оценки. .	3
2. Сведения об объекте оценки.....	4
2.1. Описание объекта оценки.....	4
2.2. Анализ рынка объекта оценки.....	4
3. Расчет рыночной стоимости объекта оценки	6
3.1. Выбор методического подхода.....	6
3.2. Затратный подход.....	6
3.3. Сравнительный подход.....	10
3.4. Согласование результатов	11
4. Ограничительные условия и сделанные допущения	13
5. Специалисты, принимавшие участие в оценке.....	13
6. Приложения	13

1. Общие положения.

1.1. Задание на оценку

Цели и задачи оценки: определение рыночной стоимости объекта оценки для определения величины годовой арендной платы за пользование объектом оценки.

Дата определения стоимости объекта оценки: 03.02.2006г.

Первоначальная балансовая стоимость объекта оценки на 01.01.2006: 145 279 095,00 руб.

Остаточная балансовая стоимость объекта оценки на 01.01.2006: 0,00 руб.

Дата проведения оценки: 03.02.2006г.

На основании Договора № ----- от ----- года и Технического задания Исполнитель проводил оценочные работы, включающие в себя переговоры с собственником, сбор исходных материалов, необходимых для объективной оценки, экспертизу по определению рыночной стоимости арендной платы, составление заключения по результатам оценки, выдачу результатов оценки Заказчику.

1.2. Заказчик

1.3. Исполнитель

1.4. Дата составления отчета

07.03.2006г.

1.5. Наименование объекта оценки

Сухогрузный теплоход "Александр Попов".

1.6. Сведения о лицензировании

1.7. Сведения о страховании профессиональной ответственности

1.8. Сроки выполнения работ

начало 28.02.2006 года; окончание 07.03.2006 года.

1.9. Применяемые виды стоимостной оценки

Оценка выполнялась исходя из определения рыночной стоимости.

Под рыночной стоимостью объекта оценки, в соответствии с Федеральным Законом "Об оценочной деятельности" №135-ФЗ от 29.07.98г., понимается наиболее вероятная цена, по которой данный объект оценки представлен на открытом рынке посредством публичной оферты, типичной для аналогичных объектов оценки, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства, то есть когда:

одна из сторон сделки не обязана отчуждать объект оценки, а другая сторона не обязана принимать исполнение;

стороны сделки хорошо осведомлены о предмете сделки и действуют в своих интересах;

объект оценки представлен на открытый рынок в форме публичной оферты;

цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за объект оценки и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было;

платеж за объект оценки выражен в денежной форме.

1.10. Используемая литература и нормативные документы

- Федеральный закон от 29.07.98г. № 135-ФЗ "Об оценочной деятельности в Российской Федерации".
- Постановление Правительства Российской Федерации от 6.08.2001г. № 519 "Об утверждении стандартов оценки".
- Постановление Совмина СССР от 22.10.1990 № 1072 "О единых нормах амортизационных отчислений на полное восстановление основных фондов народного хозяйства СССР".
- "Анализ инвестиций в недвижимость" – Е.И. Тарасевич, МКС - СПб., 2000г.
- "Оценка недвижимости": Учебник / под ред. А.Г. Грязновой, М.А. Федотовой – М.: "Финансы и статистика", 2002г.
- "Анализ и оценка приносящей доход недвижимости" Дж. Фридман, Н. Ордуэй. – М.: "Дело Лтд", 1995г.
- "Оценка доходной недвижимости" С.В. Грибовский – СПб: Питер, 2001г.
- "Оценка стоимости активной части основных фондов" А.П. Ковалев – М.: "Финанстатинформ", 1997г.
- "Оценка рыночной стоимости машин и оборудования". Серия "Оценочная деятельность". Учебно-методическое пособие – М. "Дело", 1998г.
- "Как оценить рыночную стоимость машин и оборудования на предприятии" Э.Б. Саприцкий – М.: "Институт промышленного развития (Информэлектро)", 1997г.
- Журнал "Вопросы оценки", №2, 2003г.

1.11. Информация, позволяющая определить количественные и качественные характеристики объекта оценки.

- Классификационное свидетельство;

- Справочник по техническим характеристикам судов ВГАВТ.

2. Сведения об объекте оценки.

2.1. Описание объекта оценки

Оцениваемое судно построено на основе проекта 620 "Балтийский" в Финляндии. Рассматриваемое судно строилось для специальных целей – организация и проведение плавательной практики для студентов. Поэтому в исходный проект были внесены изменения. Они коснулись надстройки. Была увеличена рубка корабля в результате чего вес судна увеличился с базовым проектом на 20т.

Серийное строительство. Строительство судов пр. 781 и 781Э велось с 1962 по 1967 гг. в СССР на различных судостроительных заводах. Всего построено до 76 единиц (судам присваивались серийные номера начиная с единицы; судно номер 73 изначально получило серийное название "Морской-1", но было переименовано и получило номер в общем порядке серии). Кроме судов с серийными номерами, три судна получили собственные имена. Строительство судов пр. 613 и его учебной модификации велось с 1978 по 1982 гг. в Финляндии. Всего построено 16 единиц, из них 5 - учебные суда (судам присваивались номера начиная с 101). Учебные суда получили названия в честь выдающихся изобретателей. Строительство судов пр. 16290 и 16291 велось с 1994 по 1997 гг. в России. Всего построено 10 единиц, из них 5 - проекта 16291 (исначально судам присваивались номера начиная с 201). Кроме двух первых, суда получили названия в честь выдающихся русских писателей.

Распространение. Теплоходы пр. 781 и 781Э поставлялись Беломорско-Онежскому, Северо-Западному, Западному пароходствам для работы преимущественно на Балтийском море и Волго-Балтийском водном пути, а также Амурскому пароходству для работы на Амуре и дальневосточных морях и Украинскому Дунайскому или Днепровскому пароходству для работы на Днепре, Дунае, Черном и Азовском морях. В 90-х гг. многие суда были проданы различным судоходным компаниям, в том числе, зарубежным, и переведены под "удобные" флаги. Многие суда списаны, несколько судов затонули. Теплоходы пр. 613 поставлялись Беломорско-Онежскому, Северо-Западному и Амурскому пароходствам. Учебные суда принадлежат Московской и Волжской академиям водного транспорта, Петербургскому университету. Теплоходы пр. 16290 и 16291 строились по заказу Северо-Западного пароходства для работы на основных европейских морях с возможностью прохода по внутренним водным путям. В основном, суда типов "Балтийский" используются в заграничных перевозках по Балтике (Польша, Германия, Нидерланды), по Азовскому и Черному морям (Украина, Турция, Болгария).

Судно находится в федеральной собственности и закреплено на праве оперативного управления за ФГОУ ВПО "Волжская государственная академия водного транспорта".

Основные технические характеристики судна. Назначение сухогрузный теплоход. Длина 90,2 м. ширина 13,22 м, высота борта 5,5 м, осадка 4,18 м. Валовая вместимость 2349 т. Дедвейт 2498 т. Мощность главных двигателей 2*640 кВт.

Присвоенный и подтвержденный класс судна КМ*ЛЗПСП. Он накладывает ряд ограничений по использованию судна, а именно:

- Допускается эксплуатация в акваториях закрытых морей (например, Черное, Средиземное, Балтийское).
- Допускается эксплуатация при волне до 6 м.
- Во внутренних морях разрешается эксплуатация на линиях по удалению от мест убежищ до 100 миль, с расстоянием не более 200 миль между местами убежищами.
- В открытых морях разрешается эксплуатация на линиях по удалению от мест убежищ до 50 миль, с расстоянием не более 100 миль между местами убежищ.
- Судно имеет ледовую защиту.
- Судно можно эксплуатировать на реках, при условии соблюдения требования по гарантированным глубинам судового хода.

Исходя из приведенного описания типа оцениваемого судна можно сформировать требования к объекту аналогам. Данное судно является смешанного река-море плавания, то нельзя сравнивать это судно с морскими судами не имеющими ограничений по зонам плавания. Поскольку спрос на разных линиях отличается, а он в свою очередь влияет на спрос на транспортные средства.

При этом нельзя напрямую сравнивать с типично речными судами, так как рассматриваемое судно имеет отличие по осадке. Это так же определяет разные зоны эксплуатации.

2.2. Анализ рынка объекта оценки

Спрос на новые суда на территории бывшего СССР небольшой. Об этом свидетельствует закрытие и банкротство большого количества судостроительных заводов. Например, Гороховецкий судостроительный завод "Теплоход" г. Бор, завод "Ока" п. Навашино Нижегородской области. На крупнейшем в Нижегородском регионе ОАО "Красное сормово" происходит сокращение производственных мощностей по причине отсутствия заказов. Основной причиной сложившейся ситуации является резкое сокращение спроса на внутренние транспортные услуги, а так же экспортно-

импортные перевозки грузов. В результате такой ситуации на рынке оказалось большое количество избыточного флота, которые судоходные компании продавали. Это привело к дестабилизации ситуации на рынке судов.

На мировом рынке, и Россия не является исключением, сложились устойчивые диапазоны цен на строительство судов различных классов. Например, затраты на строительство нового судна рассматриваемого класса находятся в интервале от 4 до 4,5 долларов за 1 кг массы судна. Т.е. новое судно массой 2 500 т обойдется от 10 до 11,25 миллионов долларов США. На этом фоне на рынке существует достаточное количество предложений о продаже судов за 200 – 400 тысяч долларов. Эти суда могут еще служить около 10 лет. Даже при условии необходимости проведения ремонта покупка таких судов будет более выгодной, чем приобретение новых. Исключение составляют компании имеющие свои долгосрочные транспортные линии. Примером является заказы нефтяными компаниями "Лукойл" и "Юкос" на строительство танкеров.

В приведенной ниже таблице приведены открытые предложения по продаже судов, с возможностью эксплуатации в море.

Таблица 1

	Аналог №1	Аналог №2	Аналог №3	Аналог №4	Аналог №5	Аналог №6
Наименование судна	Беломорский	СТ-1412	типа Балтийский	ARCLOV SPIRIT	ROSETHORN	HILDE DEL MAR
Класс	МПП		КМ*ЛЗПС	BV	PRS	GL+100A4 MC AUT KAZ
Флаг	Россия		Камбоджа			
Регистровый номер						
Дата постройки	1961	1985	1995	1995	1982	1981
Порт приписки						
Место постройки	Финляндия		Россия	не указано	не указано	не указано
Собственник						
Тип	Сухогруз	Сухогрузный теплоход	Сухогрузный теплоход	Сухогрузный теплоход	Сухогрузный теплоход	Сухогрузный теплоход
Длина, м	80,82		89,52	89,95		
Ширина, м	11,28		13	12,5		
Высота борта, м			5,5			
Осадка судна, м	2,0-4,0		4,18	4,6	4,3	7,05
Валовая вместимость, т	1600	3700				
Чистая вместимость, т		1420				
Дедвейт, т			2588	3211	1694	6198
Цена с НДС, руб	8 000 000	12 500 000	19 169 200	144 186 000	44 629 000	96 124 000
Источник информации	http://www.komissiya.ru/common/goodde tails.aspx?ncatid=280&id=3529	http://www.komissiya.ru/common/GoodDetails.aspx?id=3415&ncatid=280&page=1	http://www.korabel.ru	http://www.newbor.net/idmes119792_71.html	http://www.seafleet.com	http://www.seafleet.com/bbs/view.php?code=2099&kind=608&PHPSESSID=6348324ba0722e9583e029308914c987

Из приведенных данных, что имеется только одно судно типа "Балтийский" которое отличается от объекта оценки своими характеристиками. Анализ рынка позволил сформировать только предложения о продаже судов. Открытых заявок на покупку обнаружить не удалось. Можно констатировать отсутствие спроса на учебные теплоходы. Причиной является отсутствие достаточного финансирования со стороны государства учебных заведений, занимающихся подготовкой плавсостава.

Анализируя рынок аренды подобных судов необходимо провести четкое разделение между видами аренды судов. Существует большой рынок фрахта судов для перевозки отдельных грузов или обслуживания устойчивого грузопотока. Так же существует рынок длительной аренды судов транспортными компаниями, которые с помощью своих агентов обеспечивают загрузку судов. В отчете определялась арендная ставка для длительной (свыше 1 года) аренды судов. Анализ рынка показал отсутствие открытых предложений или спросу. Данная ситуация объясняется следую-

щими причинами. Во-первых, как говорилось выше, произошло сокращение рынка транспортных услуг. Во-вторых, все суда отличаются своим техническим состоянием. Поэтому только при индивидуальных переговорах между арендодателем и арендатором оговариваются условия аренды (например, за чей счет выполняется ремонт), что влияет на величину арендной платы.

2.3. Анализ наилучшего и наиболее эффективного использования

Согласно имеющемуся описанию физического состояния судна можно сделать вывод, о том что его можно эксплуатировать по прямому назначению еще в течение нескольких лет.

Заказчиком был предоставлен отчет о финансовых результатах эксплуатации судна в 2005 году. Из этого финансового отчета следует логичный вывод, что при использовании его в учебных целях финансовый результат будет отрицательным. При использовании судна в учебных целях требуется государственное финансирование, которое в настоящее время сокращается.

В связи с указанными обстоятельствами, при недостаточном государственном финансировании, наилучшим и наиболее эффективным использованием будет использование судна для коммерческих перевозок грузов в рамках транспортной компании.

3. Расчет рыночной стоимости объекта оценки

3.1. Выбор методического подхода

Расчет рыночной стоимости объекта оценки проводился путем сравнительного анализа результатов расчета по двум методическим подходам: затратному и сравнительному.

Доходный подход не использовался, т.к. эксплуатация судна является убыточной согласно приложенного отчета о финансовых результатах за 2005 год. Факт убыточности эксплуатации судна за 2005 год не является поводом для списания судна в металлолом поскольку оно использовалось для организации плавпрактики студентов, а не для извлечения прибыли. Т.е. содержание судна должно было финансироваться из государственного бюджета. В случае использования судна для извлечения прибыли путем оказания услуг по перевозке грузов в рамках коммерческой транспортной компании структура затрат будет иной. А именно произойдет увеличение постоянных затрат связанных с содержанием административно-управленческого аппарата, рекламой и т.д. Эти величины трудно спрогнозировать на примере абстрактной компании. Поэтому мы не использовали доходный подход.

3.2. Затратный подход

Затратный подход – это совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении затрат, необходимых для восстановления либо замещения объекта оценки, с учетом его износа.

Данный подход основывается на принципе замещения, который гласит: покупатель, проявляя должную благоразумность, не заплатит за объект большую сумму, чем та, в которую обойдется возведение аналогичного по назначению и качеству объекта. Данный метод позволяет получить объективные результаты, если правильно определить величины затрат на строительство аналогичного объекта и износа объекта оценки, при условии относительного равновесия спроса и предложения на рынке.

При проведении расчетов в качестве эксперта привлекался д.т.н., профессор Роннов Евгений Павлович.

При расчете суммы затрат на создание рассматриваемых объектов использованы следующие исходные данные:

- весовая нагрузка по судну, полученная из "Справочника по транспортным судам" ВГАВТ;
- обобщенные ценообразующие нормативы по судостроительным заводам ("Красное Сормов", ЦКБ "Вымпел", "Городецкий судостроительный завод");
- нормативы стоимости одной тонны по статьям, входящим в весовую нагрузку, нормативы трудовых затрат по статьям весовой нагрузки.

Нормативы материальных и трудовых затрат приняты согласно данным предоставленным ЦКБ "Вымпел".

Расчет материальных и трудовых затрат по оцениваемому судну приведен в таблице.

Оценка с применением затратного подхода включает в себя:

- расчет суммы затрат на создание рассматриваемых судов в текущих ценах,
- определение величины общего износа,
- уменьшение стоимости воспроизводства на сумму износа для получения реальной рыночной стоимости судов.

Расчет суммы затрат на создание оцениваемых судов в текущих ценах на дату оценки производится на основании калькуляционных статей расхода и представлен в Таблице 3.

Износ оцениваемых объектов может быть рассмотрен с точки зрения их физического, функционального износа и износа внешнего воздействия (экономического устаревания).

Физический износ является результатом нормального износа в процессе эксплуатации. Для определения такого типа износа необходимо учитывать возраст и фактическое состояние элементов конструкции судна, которое опре-

делалось на основании акта детальной проверки технического состояния судна составленного старшим механиком судна и предоставленного Заказчиком.

Таблица 2

Расчет материальных и трудовых затрат по судну

Статьи весовой нагрузки	Масса, т	Материальные затраты		Трудовые затраты	
		норматив, тыс.дол./т	сумма, тыс.дол.	норматив, кг/ч	величина, тыс.н-часов
А. Голый корпус					
1. Металлический корпус					
а) металл собственно корпуса	2 121,31	0,95	2 015,24	61,76	131,01
б) металл надстройки	39,99	0,95	37,99	61,76	2,47
2. Подкрепления и фундаменты	14,5	0,95	13,78	61,76	0,90
3. Дельные вещи	13,2	0,95	12,54	61,76	0,82
4. Неметаллические части корпуса					
а) неметаллические части собственно корпуса	3,5	0,95	3,33	61,76	0,22
б) неметаллические части надстройки	9	0,95	8,55	61,76	0,56
5. Окраска	10	3,9	39,00	61,76	0,62
6. Изоляция	26	3,9	101,40	61,76	1,61
7. Покрытия и цементировка	5,1	0,95	4,85	61,76	0,31
Б. Оборудование помещений	12,8	3,9	49,92	61,76	0,79
В. Судовые устройства	64,6	6,6	426,36	61,76	3,99
Судовые системы	29	6,6	191,40	61,76	1,79
Машинная установка					
а) главные двигатели	46,8	12,25	573,30	226,95	10,62
б) валопроводы и движители	13	12,25	159,25	226,95	2,95
в) вспомогательные механизмы, трубопроводы и др.	24,2	12,25	296,45	226,95	5,49
Электрооборудование, внутренняя связь и управление	17,7	9,89	175,05	57,84	1,02
Вооружение радиотехническое, штурманское и др.	1,5	9,89	14,84	57,84	0,09
Жидкие грузы					
а) остатки жидких грузов в корпусе	12,2	1,21	14,76	25,86	0,32
б) остатки жидких грузов в механизмах	1,6	1,21	1,94	25,86	0,04
Снабжение	2	1,21	2,42	25,86	0,05
Запас по водоустойчивости	30	1,21	36,30	25,86	0,78
Итого:	2 498,00		4 178,66		166,43

Таблица 3

Расчет суммы затрат на создание судна в рыночных ценах на дату оценки

№ п/п	Статьи калькуляции	Сумма, тыс.дол.	Примечание
1.	Материальные затраты	4 178,66	таблица №2
2.	Основная заработная плата производственных рабочих	437,72	п. 2.1* 2.2
2.1.	Трудоемкость выполняемых работ, тыс.н-часов	166,43	таблица №2
2.2.	Средняя часовая тарифная ставка, долларов/час	2,63	по данным ЦКБ "Вымпел"
3.	Доплата по прогрессивно-премиальной системе оплаты труда	109,43	25% от п.2
4.	Дополнительная заработная плата	65,66	12% от п.2+3
5.	Начисления к заработной плате	171,59	28% от п. 2, 3, 4
6.	Общехозяйственные и общепроизводственные расходы	2 713,86	650,0% от п..2
7.	Итого заводская себестоимость	7 676,90	п.1+п.2+п.3+п.4+п.5+п.6
8.	Плановая прибыль	1 535,38	20% от п. 7
9.	Итого полная стоимость воспроизводства судна	9 212,28	п.7 + п.8
10.	НДС	1 658,21	18% от (п.7+п.8+п.9)
11.	Полная стоимость воспроизводства с НДС	10 870,50	п.7+п.8+п.9+п.10

Проведенные расчеты показывают, что стоимость строительства нового судна данного проекта составляет 10 850,5 тыс. долларов, т.е. 4,35 долларов за 1 кг массы судна. Полученная величина находится в интервале указанном выше 4-4,5 доллара за 1 кг.

Физический износ оцениваемого объекта может быть рассчитан различными методами. Используем для определения физического износа методы экспертизы состояния и эффективного возраста.

Для определения физического износа методом экспертизы состояния принимаем для руководства Шкалу экспертных оценок для определения коэффициента износа из Учебника "Оценка рыночной стоимости машин и оборудования", М, изд."Дело", 1998 г.

Состояние оборудования	Характеристика физического состояния	Коэффициент износа, %
Удовлетворительное	Бывшее в эксплуатации оборудование, требующее частичного ремонта или замены отдельных частей, не оказывающих важного влияния на работоспособность изделия (судна).	40
		45
		50
		55
		60

Принимаем физический износ, при использовании шкалы экспертных оценок состояния на уровне $\approx 50\%$.

С достаточной степенью точности физический износ определяется на основании метода эффективного возраста.

Эффективный возраст рассматриваемого судна представляет собой разницу между нормативным сроком службы ($T_n = 30$ лет согласно Постановлению Совмина СССР 1072 от 22 октября 1999г.) и оставшимся сроком службы.

Оставшийся срок службы по оцениваемому судну по оценке привлекаемого эксперта составляет от 12 до 14 лет. Для расчетов принята величина 13 лет

$$\text{Ифиз.э.в.} = \frac{T_n - T_{\text{ост}}}{T_n},$$

где T_n - нормативный срок службы,
 $T_{\text{ост}}$ - оставшийся срок службы.

В результате выполненного расчета физический износ, полученный на основании метода эффективного возраста равен 57%.

При вынесении окончательного суждения о значении коэффициента физического износа, полученными двумя методами оценщик рассчитал величину износа как среднюю. Таким образом, физический износ равен:

$$\text{Ифиз} = (50 + 57) / 2 = 53,5\%$$

Функциональный износ является потерей в стоимости в следствии каких-либо недостатков в проектировании, морального устаревания отдельных конструктивных элементов судна. На данном судне предусмотрена возможность не только перевозки грузов, но и возможность организация прохождения практики студентами. Отсутствие финансирования со стороны государства плавпрактики студентов нельзя рассматривать как функциональный износ. Поэтому мы считаем, функциональный износ для оцениваемого судна отсутствует.

Экономический износ связан с уменьшением их стоимости вследствие изменения внешней среды и, прежде всего, социально-экономических условий.

В нашем случае, под экономическим износом можно понимать снижение потребности в перевозках различных грузов. Нельзя не согласиться с фактом увеличивающегося объема перевозок. Однако этот объем перевозок значительно меньше по сравнению с объемом перевозок до распада СССР. Результат этого снижения большая разница между ценами продаж судов, находящихся к эксплуатации, и ценами на новые суда.

Таблица 4

Грузооборот по видам транспорта общего пользования (млрд. тонно-километров)

	1992	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Транспорт – всего	4697,8	3532,6	3479,5	3591,6	3801,7	4105,7	4372,0
в том числе по видам:							
железнодорожный	1967	1214	1373	1434	1510	1669	1804
автомобильный	42	31	23	23	23	25	28
трубопроводный	2146	1899	1916	1962	2100	2273	2413
морской	405	297	100	94	93	65	47
внутренний водный	136	90	65	76	73	71	77
воздушный	1,8	1,6	2,5	2,6	2,7	2,7	3,0

Согласно данным Госкомстата РФ (таблица №4) объем перевозок в 2004 по сравнению с 1992 сократился на морском транспорте с 405 до 47 млрд.т-км (**почти в 10 раз**), а на внутреннем водном со 136 до 77 млрд.т-км. На основании этих данных мы считаем, что оцениваемое судно подвержено внешнему износу. Рассматриваемое судно имеет категорию спешенного река-море плавания. Рассматривать внешний износ только как снижение объемов перевозок на одном из видов транспорта (морском или внутреннем водном) нельзя. Научно-обоснованных методик определения внешнего износа для подобных судов нет. Поэтому оценщики смогли в этой работе дать только качественную оценку внешнему износу – он присутствует. Дать объективную количественную оценку его величине не представляется возможным. Данное обстоятельство снижает достоверность результата полученного затратным подходом. Поскольку, как

показывают исследования (диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук Крештопова А.Д. "Влияние обесценения на инвестиционную стоимость сложных объектов недвижимости" ННГАСУ, г. Н.Новгород, 1999г.) внешний износ у речных судов может достигать 65%.

Поэтому результат полученный в рамках затратного подхода мы будем рассматривать справочно. Он составил $10\,870,50 * (1-0,535) = 5\,054,78$ млн. долларов США.

3.3. Сравнительный подход.

Сравнительный подход – совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на сравнении объекта оценки с аналогичными объектами, в отношении которых имеется информация о ценах сделок с ними. Данный подход включает сбор данных о рынке продаж и предложений по объектам аналогам. Аналог объекта оценки – это сходный по основным экономическим, материальным, техническим и другим характеристикам объектам оценки другой объект, цена которого известна из сделки, состоявшейся при сходных условиях

В разделе анализ рынка объекта оценки были приведены данные о предложениях о продаже судов. Основным критерием для выбора аналогов по нашему мнению является возможность осуществления перевозок на реке и в море, т.е. в качестве аналогов использовались суда смешанного река-море плавания. Этому критерию соответствуют следующие аналоги.

Таблица 5

	Аналог №1	Аналог №2	Аналог №3
Наименование судна	Беломорский	СТ-1412	типа Балтийский
Класс	МПР		КМ*ЛЗПСП
Флаг	Россия		Камбоджа
Регистровый номер			
Дата постройки	1961	1985	1995
Порт приписки			
Место постройки	Финляндия		Россия
Собственник			
Тип	Сухогруз	Сухогрузный теплоход	Сухогрузный теплоход
Длина,м	80,82		89,52
Ширина,м	11,28		13
Высота борта,м			5,5
Осадка судна,м	2,0-4,0		4,18
Валовая вместимость,т	1600	3700	
Чистая вместимость,т		1420	
Дедвейт,т			2588
Цена с НДС, руб.	8 000 000	12 500 000	19 169 200
Источник информации	http://www.komissiya.ru/common/gooddetails.aspx?ncatid=280&id=3529	http://www.komissiya.ru/common/GoodDetails.aspx?id=3415&ncatid=280&page=1	http://www.korabel.ru

Аналог №3 относится к классу озерных теплоходов (*О 2,0), которые можно с незначительными затратами на переоборудование может быть доведен до класса судна объекта оценки. Дело в том, что ряд озер и водохранилищ России, например Ладожское и Онежское, имеют судоходные условия очень похожие на морские. Поэтому суда озерного класса имеют более жесткую конструкцию, более высокие борта. В связи с этим затраты на доведение этого судна до класса река-море будут незначительными. В силу данных обстоятельств Аналог №3 мы не исключили из расчетов.

Для определения стоимости объекта оценки в цены объектов аналогов необходимо внести ряд поправок. Расчет приведен ниже.

Таблица 6

	Объект оценки	Аналог №1	Аналог №2	Аналог №3
Наименование судна	Александр Попов	Беломорский	СТ-1412	Балтийский
Класс	КМ*ЛЗПСП	МПР	МПР	КМ*ЛЗПСП
Дата постройки	1981	1961	1985	1995
Валовая вместимость, т	2349	1600	3700	2449

Цена предложения, руб.		8 000 000,00	12 000 000,00	19 040 000,00
Поправка на уторгование		0,90	0,90	0,90
Скорректированная цена, руб.		7 200 000,00	10 800 000,00	17 136 000,00
Поправка на валовую вместимость судна		1,47	0,63	0,96
Скорректированная цена, руб.		11 745 000	7 618 378	16 436 286
Поправка на год выпуска		1,80	0,84	0,44
Скорректированная цена, руб.		21 141 000	6 399 438	≈ 7 232 000

Поправка на уторгование принимается равной 10%. Данная величина определена на основании рекомендаций "Оценка рыночной стоимости машин и оборудования", М, изд. "Дело", 1998 г., а также с учетом мнения эксперта. Как правило все суда находятся в разных географических местах, что требует затрат на перегон судов к местам эксплуатации. Так же у судов срок экспозиции около 1 года. Поэтому для ускорения оборачиваемости денег продавцы идут на скидки.

Поправка на год выпуска. Согласно данным об аналогах все суда допущены до эксплуатации соответствующими контролирующими органами. Однако, несмотря на это обстоятельство все суда имеют различный физический износ. В первую очередь он связан с износом корпуса. Имеются научно обоснованные данные о скорости уменьшения толщины корпуса судна в зависимости от срока эксплуатации. Остаточная толщина корпуса влияет на оставшийся срок службы судна. Объекты-аналоги отличаются по годам выпуска от объекта оценки. Поэтому оценщики не обладая достоверными данными о величине физического износа судов-аналогов, сочли возможным рассчитать поправку на год выпуска. Мы считаем, что эта поправка должна учесть эти отличия. Поправка рассчитывалась по формуле: $P_{гв} = (2006 - ГВо) / (2006 - ГВа)$, где ГВо – год выпуска объекта оценки, ГВа – год выпуска объекта аналога.

Поправка на валовую вместимость. Она рассчитывалась по формуле: $P_{вм} = ВМо / ВМа$, где ВМо – валовая вместимость объекта оценки, ВМа – валовая вместимость объекта аналога

Анализ полученных результатов.

Как видно из приведенных выше расчетов аналог №1 отличается от объекта оценки на 20 лет. Поправка составляет 1,8. Поэтому мы считаем полученный результат не достаточно объективным.

Разница между скорректированной стоимостью аналога №2 и аналога №3 составляет около 830 000 руб. или 11%. Полученная разница говорит о достаточной сходимости результата. Поэтому мы считаем, что можно в качестве стоимости объекта оценки использовать скорректированную стоимость аналога №3 как наиболее близкого. Таким образом, стоимость объекта оценки принимается равной **7 232 000 руб.** с НДС.

3.4. Заключение о рыночной стоимости объекта оценки.

На основании проведенных расчетов, можно сделать вывод, что рыночная стоимость объекта оценки, на дату проведения оценки, составляет 7 232 000 руб. с НДС.

Стоимость объекта оценки принимается равной результату полученному в рамках сравнительного подхода. Результат, полученный в рамках затратного подхода не использовался, по причине невозможности адекватной оценки накопленного обесценения.

3.5. Определение рыночной стоимости аренды объекта оценки.

Используя рыночной стоимости объекта оценки определим рыночную стоимости аренды объекта оценки по следующей формуле.

$$Ar\ g = C * K_k,$$

где С – рыночная стоимость объекта оценки, руб;

Ar g – годовая рыночная стоимость аренды объекта оценки, руб;

Kk – коэффициент капитализации, в виде доли.

Расчет коэффициента капитализации

Расчет коэффициента капитализации для объекта оценки производился методом кумулятивного построения, в соответствии с формулой:

$$I = r + s + y + z, \text{ где}$$

r – безрисковая ставка,

y – поправка на риск,

s – поправка на неликвидность;

k - премия за управление инвестициями;

z – норма возврата капитала

В качестве безрисковой ставки доходности мы рассматривали доходность ОФЗ с погашением в 2007-2018 гг, которая по данным сайта http://www.roseurobank.ru/gko_news-6.html составляет 4,45-5,68%. В качестве расчетной величины была выбрана средняя ~ 5 %.

Премия за управление инвестициями (надбавка за инвестиционный менеджмент). Чем более рискованны и сложны инвестиции, тем более компетентного управления они требуют. Данная поправка определялась с учетом коэффициента недозагрузки и потерь при сборе арендных платежей экспертным методом. Её величина составит 1%

Поправка на риск у. Компенсация за риск вложений в объект оценки определяется с учетом различных факторов, при этом под риском понимается степень оправданности ожиданий получения будущих доходов или вероятность осуществления прогнозных оценок. Для определения поправки на риск составлена таблица:

Таблица 7

Динамичный риск может быть	Категория	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<u>Систематический риск</u>											
Ухудшение общей экономической ситуации	Динамичный								X		
Увеличение числа конкурирующих Объектов	Динамичный				X						
Изменение федерального или местного законодательства	Динамичный								X		
<u>Несистематический риск</u>											
Природные и антропогенные чрезвычайные ситуации	Статичный				X						
Ускоренный износ объекта	Статичный					X					
Недополучение арендных платежей	Динамичный				X						
Неэффективный менеджмент	Динамичный			X							
Криминогенные факторы	Динамичный					X					
Финансовые проверки	Динамичный				X						
Неправильное ведение юридической документации	Динамичный	X									
Количество наблюдений		1	0	1	4	2	0	0	2	0	0
Взвешенный итог		1	0	3	16	10	0	0	16	0	0
Сумма						46					
Количество факторов						10					
Средневзвешенное значение						4,6					

Таким образом, поправка на риск вложения в объект оценки, рассчитанная с учетом их основных технико-экономических параметров, составляет 4,6 %

Поправка на низкую ликвидность s. Поправка на низкую ликвидность есть по смыслу поправка на длительную экспозицию при продаже и время по поиску нового арендатора в случае банкротства или отказа от аренды существующего арендатора. На основании исследования рынка, принимаем длительность экспозиции равной 1 месяцу. Поправку рассчитываем по формуле:

$$s = r / 12 \text{ мес.} \times n = 8 / 12 \times 1 = 0,7 \%;$$

Для определения нормы возврата капитала использовался метод Ринга. Как было получено выше, оставшийся срок службы объекта оценки составляет – 13 лет. Следовательно, ежегодная прямолинейная норма возврата составит 7,7% (100%/13 лет).

Следовательно, коэффициент капитализации составит 19%.

Следовательно, годовая рыночная стоимость аренды объекта оценки составляет:

$$Ar \text{ г} = 7\,232\,000 \times 0,19 = 1\,374\,080 \text{ руб.}$$

Месячную рыночную стоимость аренды объекта оценки (Ар м) можно определить делением годовой рыночной стоимости аренды объекта оценки на число месяцев в году. Данная величина составит:

$$Ar м = 1\ 374\ 080 / 12 = 114\ 507 \text{ руб.};$$

На основании проведенных расчетов, можно сделать вывод, что рыночная стоимость аренды объекта оценки на дату проведения оценки в год составит 1 374 080 руб. с НДС, рыночная стоимость аренды объекта оценки в месяц составит 114 507 руб. с НДС.

4. Ограничительные условия и сделанные допущения

4.1. При проведении оценки предполагалось отсутствие каких-либо скрытых факторов, влияющих на стоимость оцениваемого имущества. На Исполнителе не лежит ответственность по обнаружению подобных факторов.

4.2. Настоящий отчет достоверен в полном объеме лишь в указанных в настоящем тексте целях. Понимается, что проводимый Исполнителем анализ и данные заключения не содержат полностью или частично предвзятые мнения.

4.3. Исполнитель сохраняет конфиденциальность в отношении информации, полученной от Заказчика, или полученной и рассчитанной в ходе проведения оценки. Материалы отчета полностью или частично не могут быть переданы третьим лицам за исключением случаев, предусмотренных действующим законодательством РФ.

4.4. Исполнитель утверждает, что проведенная оценка соответствует требованиям Договора на ее проведение, и что привлеченный для выполнения работ персонал имеет соответствующую квалификацию.

4.5. Исполнитель не принимает на себя ответственность за достоверность предоставленной Заказчиком информации, ответственность за это несет Заказчик. Исполнитель исходил из того, что предоставленная Заказчиком информация являлась точной и правдивой, проверка информации Исполнителем не проводилась.

4.6. В своих действиях Исполнитель поступал как независимый исполнитель. Размер своего вознаграждения Исполнитель ни в какой степени не связал с произведенными расчетами и заключениями.

4.7. Заказчик должен принять условие заранее освободить и обезопасить Исполнителя от всякого рода расходов и материальной ответственности, происходящих от иска третьих лиц к Исполнителю, вследствие легального использования третьими лицами результатов оценки Исполнителя, кроме случаев, когда окончательным судебным порядком определено, что убытки, потери и задолженности были следствием мошенничества, общей халатности Исполнителя или ненадлежащего исполнения Договора Исполнителем.

4.8. Заключение о рыночной стоимости является профессиональным мнением Исполнителя и не является обязательным для Заказчика и других заинтересованных лиц при принятии решения, предусмотренного функциями настоящего отчета.

5. Специалисты, принимавшие участие в оценке

5. Приложения

Фотографии объекта оценки.

Распечатки объявлений по продаже сухогрузов.

Справка о балансовой стоимости объекта оценки.

Детальная проверка технического состояния судна Александр Попов.

Отчет о финансовых результатах за 2005 год