|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | | |
|  | | |
|  | | |
|  | | |
| Logo_Rebus_чб | | |
|  | | |
|  | | |
|  | | |
|  | | |
| **ОТЧЕТ** | | |
|  | | |
| **ОБ ОЦЕНКЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ**  ***транспортных средств ООО ПКФ«МАЯК»***  ***(лот 5)*** | | |
|  | | |
| **ДАТА ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ: 14.06.2016г**  **ДАТА СОСТАВЛЕНИЯ ОТЧЕТА: 15.06.2016г**  **РЕГИСТРАЦИОННЫЙ №482/1-15/5/ТС** | | |
|  | | |
|  | | |
|  | | |
|  | | |
|  | | |
|  | | |
|  | | |
|  | | |
| **ЗАКАЗЧИК:** | | **ООО ПКФ«МАЯК»** |
|  |  | |
| **исполнитель:** | | **ООО «Ребус»** |
|  |  | |
|  |  | |
|  |  | |
|  |  | |
|  |  | |
|  |  | |
|  |  | |
| **УФА 2016 г.** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Общество с ограниченной ответственностью «РЕБУС»** | |
| 450022, Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. Ст. Злобина, д.6 тел. (347)-253-12-01, 253-12-02, www.rebus-ufa.ru | |
| **Член Российской коллегии оценщиков** | ОГРН 1030204624141 от 10.07.2003 г., ИНН 0278095076, ОКПО 15290618, ОКВЭД 70.31.21, 70.31.22 | |
|  | |  |

**Конкурсному управляющему**

**ООО ПКФ «Маяк»**

**Малядскому Евгению Марковичу!**

**Уважаемый Евгений Маркович!**

В соответствии с Договором №482/1-15 от 24 декабря 2015 г. специалистом ООО «Ребус» произведена оценка рыночной стоимости машин и оборудования ООО ПКФ «Маяк».

Дата оценки – 14 июня 2016 г. Дата осмотра и фотофиксации – 10 февраля 2016г., дополнительный осмотр -14 июня 2016г.

Подробный расчет рыночной стоимости объекта приведен в отчете об оценке. Отдельные части настоящего отчета не могут трактоваться отдельно, а только в связи с полным текстом прилагаемого отчета, принимая во внимание все содержащиеся в нем допущения и ограничения (итоги анализа не могут быть использованы другими лицами кроме заказчика или в других целях). Оценщиком не проводилась как часть этой работы какая бы то ни было проверка предоставленной информации, используемой в настоящем отчете. Вся предоставленная информация принимается как надежная.

Рыночная стоимость объекта оценки по состоянию на дату оценки, с общепринятым округлением составляет:

Рыночная стоимость транспортных средств, подвижного состава ж/д транспорта:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Наименование, марка и модель** | **Год выпуска** | **Гос.номер,** | **Итоговая стоимость с общепринятым округлением, руб.** |
| 1 | Форд (Имя-М) | 2012 | Н 049 УЕ 102 | 882 000 |
| 2 | Газ 2705 | 2008 | В 719 ВС 102 | 107 000 |
|  | итого |  |  | 989 000 |

*Рыночная стоимость объектов оценки по состоянию на дату оценки НДС не облагается, т.к. с 1 января 2015 г. операции по реализации имущества и (или) имущественных прав должника, признанного в соответствии с российским законодательством несостоятельным (банкротом), не являются объектом обложения НДС (пп. 15 п. 2 ст. 146 НК РФ).*

Предлагаемый вашему вниманию Отчёт об оценке содержит описание оцениваемых объектов, собранную оценщиком фактическую информацию, этапы проведенного анализа, обоснование полученных результатов, а также ограничительные условия и сделанные допущения.

Оценка была проведена, а Отчет составлен в соответствии с Федеральным законом «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» №135 ФЗ от 29 июля 1998г., согласно Федеральным стандартам оценки №1, №2, №3, утвержденным Приказами Минэкономразвития России от 20 мая 2015 года №297, №298, №299, Федеральными стандартами оценки №10, от 1 июня 2015 года № 328 и Стандартам НП СРО «СВОД», утверждённым Решением Совета Некоммерческого партнерства саморегулируемой организации «СВОД» Протокол № 3/2013 от 25 января 2013 года.

Если у Вас возникнут какие-либо вопросы по оценке, пожалуйста, обращайтесь непосредственно ко мне.

С уважением,

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Директор ООО «Ребус» | |  | Ш.С. Ахметзянова |
|  |  | |  |

**СОДЕРЖАНИЕ**

[**1.** **ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ И ВЫВОДЫ 4**](#_Toc442428634)

[**1.1.** **Основание для проведения оценки объекта оценки 4**](#_Toc442428635)

[**1.2.** **Общая информация, идентифицирующая объект оценки. 4**](#_Toc442428636)

[**1.3.** **Результаты оценки, полученные при применении различных подходов к оценке. 4**](#_Toc442428637)

[**1.4.** **Итоговая величина стоимости объекта. 4**](#_Toc442428638)

[**1.5.** **Ограничения и пределы применения полученной итоговой стоимости 4**](#_Toc442428639)

[**2.** **ЗАДАНИЕ НА ОЦЕНКУ 5**](#_Toc442428640)

[**3.** **СВЕДЕНИЯ О СОБСТВЕННИКЕ 5**](#_Toc442428641)

[**4.** **СВЕДЕНИЯ О ЗАКАЗЧИКЕ 5**](#_Toc442428642)

[**5.** **ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ОЦЕНЩИКОМ 5**](#_Toc442428643)

[**6.** **СВЕДЕНИЯ ОБ ИСПОЛНИТЕЛЕ И ОБ ОЦЕНЩИКАХ 6**](#_Toc442428644)

[**7.** **ЗАЯВЛЕНИЕ О СООТВЕТСТВИИ 7**](#_Toc442428645)

[**8.** **ДОПУЩЕНИЯ И ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ, ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ОЦЕНЩИКОМ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ОЦЕНКИ 7**](#_Toc442428646)

[**9.** **ПРИМЕНЯЕМЫЕ СТАНДАРТЫ ОЦЕНОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ОБОСНОВАНИЕ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ 8**](#_Toc442428647)

[**10.** **ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ 8**](#_Toc442428648)

[**11.** **ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ОТЧЁТЕ ОБ ОЦЕНКЕ 9**](#_Toc442428649)

[**12.** **ОБЩИЕ ПОНЯТИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ К ПРИМЕНЕНИЮ 9**](#_Toc442428650)

[**13.** **ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ 10**](#_Toc442428651)

[**13.1.** **Количественные и качественные характеристики объекта оценки 10**](#_Toc442428652)

[**13.2.** **Балансовая стоимость объектов оценки 10**](#_Toc442428653)

[**14.** **АНАЛИЗ НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ 10**](#_Toc442428654)

[**15.** **АНАЛИЗ РЫНКА ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ, ЦЕНООБРАЗУЮЩИХ ФАКТОРОВ, А ТАКЖЕ ВНЕШНИХ ФАКТОРОВ ВЛИЯЮЩИХ НА ЕГО СТОИМОСТЬ. 11**](#_Toc442428655)

[**15.1.** **Анализ влияния социально-экономической обстановки в стране 11**](#_Toc442428656)

[**15.2.** **Исследование первичного и вторичного сегмента рынка. 13**](#_Toc442428657)

[**15.3.** **Информация об основных факторах влияющих на спрос и предложения. 16**](#_Toc442428658)

[**15.4.** **Информация об экологических факторах, оказывающих влияние на стоимость объекта оценки. 16**](#_Toc442428659)

[**15.5.** **Информация по ценообразующим факторам использовавшимся при определении стоимости. 16**](#_Toc442428660)

[**16.** **ОПИСАНИЕ ПРОЦЕССА ОЦЕНКИ 17**](#_Toc442428661)

[**16.1.** **Теоретическое описание подходов к оценке 17**](#_Toc442428662)

[**16.2.** **Затратный подход 17**](#_Toc442428663)

[**16.3.** **Сравнительный подход 22**](#_Toc442428664)

[**16.4.** **Доходный подход 23**](#_Toc442428665)

[**16.5.** **Решение об оценке 23**](#_Toc442428666)

[**17.** **ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ 24**](#_Toc442428667)

[**17.1.** **Определение рыночной стоимости затратным подходом 24**](#_Toc442428668)

[**17.2.** **Определение итоговой величины рыночной стоимости 25**](#_Toc442428669)

[**18.** **ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ 29**](#_Toc442428670)

[**19.** **СПИСОК ПРИЛОЖЕНИЙ 30**](#_Toc442428671)

1. **ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ И ВЫВОДЫ**
   1. **Основание для проведения оценки объекта оценки**

Договор №482/1-15 от 24 декабря 2015г., заключённый между ООО «Ребус» и

ООО ПКФ «Маяк» в лице конкурсного управляющего Малядского Е.М.

* 1. **Общая информация, идентифицирующая объект оценки.**

Общие идентифицирующие сведения об объектах оценки:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Наименование, марка и модель** | **Год выпуска** | **Гос.номер** |
| 1 | Форд (Имя-М) | 2012 | Н 049 УЕ 102 |
| 2 | Газ 2705 | 2008 | В 719 ВС 102 |

* 1. **Результаты оценки, полученные при применении различных подходов к оценке.**

Результаты оценки по подходам:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | **Объект оценки** | **Предварительная стоимость, руб.** | | |
| **Затратный** | **Сравнительный** | **Доходный** |
| 1 | Форд (Имя-М) | 785 000 | 924 000 | Не применялся |
| 2 | Газ 2705 | 207 000 | 107 000 | Не применялся |

* 1. **Итоговая величина стоимости объекта.**

Итоговая величина рыночной стоимости:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | **Объект оценки** | **Итоговая стоимость с общепринятым округлением, руб.** |
|
| 1 | Форд (Имя-М) | 882 000 |
| 2 | Газ 2705 | 107 000 |
|  | итого | 989 000 |

* 1. **Ограничения и пределы применения полученной итоговой стоимости**

Полученный результат может быть использован лишь с учетом следующих ниже ограничений:

* Мнение оценщика относительно стоимости объекта действительно только на дату определения стоимости объекта оценки. Оценщик не принимает на себя никакой ответственности за изменение экономических, юридических и иных факторов, которые могут возникнуть после этой даты и повлиять на рыночную ситуацию, а, следовательно, и на рыночную стоимость объекта.
* Цена, установленная в случае заключения реальной сделки, может значительно отличаться от стоимости, определенной в настоящем отчёте, вследствие таких факторов как: мотивы сторон, объём и качество рекламы, умение сторон вести переговоры, условия сделки, качество проведения торгов, и иные существенные факторы, непосредственно относящиеся к объекту оценки и не представленные оценщику.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Оценщик |  | А.Г. Решетников |

**ЗАДАНИЕ НА ОЦЕНКУ**

|  |  |
| --- | --- |
| ***Объект оценки*** | Транспортные средства. |
| ***Имущественные права на объект оценки*** | Право собственности |
| ***Цель оценки*** | Определение рыночной стоимости |
| ***Предполагаемое использование результатов оценки (цели и задачи проведения оценки)*** | Для реализации в процессе конкурсного производства |
| ***Ограничения, связанные с предполагаемым использованием результатов оценки.*** | Результаты оценки (и любая его часть) не могут быть использованы Заказчиком или другими лицами в иных целях, кроме указанных в договоре и данном отчете. |
| ***Вид стоимости*** | Рыночная |
| ***Дата оценки*** | 14.06.2016г. |
| ***Дата составления, № отчета*** | 15.06.2016г., 482/1-15/5/ТС |
| ***Срок проведения оценки*** | 24.12.2015 г.- 14.06.2016 г. |
| ***Допущения и ограничения, на которых должна основываться оценка.*** | п.7. данного отчета |

1. **СВЕДЕНИЯ О СОБСТВЕННИКЕ**

|  |  |
| --- | --- |
| ***Наименование*** | ООО ПКФ «Маяк» |
| ***Реквизиты*** | 450032, РБ, г. Уфа, ул. Инициативная, д. 3/2  ИНН 0273003949, ОГРН 1020202398424 |

1. **СВЕДЕНИЯ О ЗАКАЗЧИКЕ**

|  |  |
| --- | --- |
| ***Наименование*** | ООО ПКФ «Маяк», в лице конкурсного управляющего Малядского Е.М. по решению Арбитражного суда Республики Башкортостан по делу №А07-19194/2015 от 6 октября 2015г. |
| ***Реквизиты*** | 450032, РБ, г. Уфа, ул. Инициативная, д. 3/2  ИНН 0273003949, ОГРН 1020202398424 |

1. **ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ОЦЕНЩИКОМ**
2. Копия ПТС.
3. Решение Арбитражного суда

1. **СВЕДЕНИЯ ОБ ИСПОЛНИТЕЛЕ И ОБ ОЦЕНЩИКАХ**

|  |  |
| --- | --- |
| ***Полное наименование Исполнителя – юр. Лица*** | Общество с ограниченной ответственностью «Ребус» |
| ***ОГРН, дата присвоения*** | 1030204624141 от 10.07.2003 г. |
| ***Реквизиты Исполнителя*** | ИНН 0278095076  Место нахождения: 450022, РБ, г. Уфа, ул. Злобина, д.6  Тел. (347)253-12-01, 253-12-02 |
| ***Дополнительное страхование*** | Страховой полис № СОО/16001 от 14 марта 2016г. Сроком с 14.03.16 по 13.03.17 выдан ЗАО «Страховая компания «Выручим!» на 100 000 000 (Сто миллионов) рублей |
| ***Ф.И.О. оценщика*** | Гр РФ Решетников Александр Геннадьевич |
| ***Местонахождение оценщика*** | 450022, РБ, г. Уфа, ул. Злобина, д.6 |
| ***Сведения о СРО оценщика*** | Некоммерческое партнерство саморегулируемая организация «Свободный Оценочный Департамент» (НП СРО «СВОД»), находящееся по адресу: 620089, г. Екатеринбург, ул. Луганская, д. 4, оф. 202, запись о членстве специалиста-оценщика в реестре от 02 октября 2013 г. За № 379. |
| ***Сведения о профессиональном образовании, № и дата выдачи документа*** | Основное образование высшее техническое.  Профессиональная переподготовка в Московском государственном университете экономики, статистики и информатики по программе профессиональной переподготовки «Оценка стоимости предприятия (бизнеса)», диплом серии ПП № 341457 от 24.06.2002г.  Свидетельство о повышении квалификации в ГОУ ВПО «Башкирская академия гос. службы и управления при Президенте Республики Башкортостан» Рег.№ 2205/2011, 2011г. |
| ***Сведения о страховании гражданской ответственности оценщика*** | Страховой полис № CОО/160012 от 14 марта 2016г. Сроком с 14.03.16 по 13.03.17 выдан ЗАО «Страховая компания «Выручим!» на 5 000 000 (Пять миллионов) рублей. |
| ***Квалификация оценщика*** | Опыт работы в оценочной деятельности -18 лет (с 1997 года), в том числе профессиональным оценщиком – 12 лет (с 2002 года). |
| ***Применяемые стандарты оценки*** | Федеральные стандарты оценки ФСО №1, №2, №3, №10, утвержденным Приказами Минэкономразвития России от 20 мая 2015 г. №297, №298, №299, от 01 июня 2015 №328; Стандарты НП СРО «СВОД», утверждённые Решением Совета Некоммерческого партнерства саморегулируемой организации «СВОД» Протокол № 3/2013 от «25» января 2013 года. |
| ***Свидетельство об аккредитации*** | Свидетельство №22/15 от 1 февраля 2015 года. Указанным свидетельством подтверждается, что ООО «Ребус» аккредитовано при НП СРО АУ «Паритет» для оказания оценочных услуг Протокол Совета НП СРО АУ «Паритет» №253 от 02.2.2015г. Срок действия аккредитации с 01.02.2015 по 31.01.2016 года. |

1. **ЗАЯВЛЕНИЕ О СООТВЕТСТВИИ**

Общество с ограниченной ответственностью «Ребус» осуществляет оценочную деятельность на основании права, предоставленного статьей 15.1 Федерального закона «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» № 135-ФЗ от 29 июля 1998 года. ООО «Ребус» имеет в штате не менее двух лиц (оценщиков), являющихся членами одной из саморегулируемых организаций и соответствующих требованиям части второй статьи 24 данного Федерального закона, и удовлетворяет всем требованиям, предъявляемым статьей 15.1 данного закона к юридическим лицам.

Подписавший данный отчет Оценщик настоящим удостоверяет, что в соответствие с имеющимися у него данными:

1. Факты, изложенные в отчете, анализ, мнения и заключения принадлежат самому Оценщику и действительны строго в пределах ограничительных условий и допущений, являющихся частью настоящего отчета.
2. Оценка была проведена, а отчет составлен в соответствии с требованиями:

* Федерального закона №135-ФЗ;
* Федеральным стандартом оценки «Общие понятия оценки, подходы и требования к проведению оценки (ФСО №1)»;
* Федеральным стандартом оценки «Цель оценки и виды стоимости (ФСО №2)»;
* Федеральным стандартом оценки «Требования к отчету об оценки (ФСО №3)»;
* Федеральным стандартом оценки «Оценка стоимости машин и оборудования (ФСО №10)»;
* стандартов и правил оценочной деятельности саморегулируемой организации, в котором состоит Оценщик;

1. Оценщики, а также Общество с ограниченной ответственностью «Ребус» гарантирует, что по отношению к Объекту оценки не является учредителем, акционером, кредитором, страховщиком, а также не имеет к нему вещных или обязательственных прав. Действует непредвзято и без предубеждения.
2. Вознаграждение общества с ограниченной ответственностью «Ребус» не зависит от итоговой оценки стоимости, а также тех событий, которые могут наступить в результате использования Заказчиком или третьими лицами выводов и заключений, содержащихся в Отчете.
3. **ДОПУЩЕНИЯ И ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ, ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ОЦЕНЩИКОМ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ОЦЕНКИ**

При выполнении настоящей работы оценщик исходил из следующих ограничительных условий и допущений:

1. В процессе подготовки настоящего отчета Оценщик исходил из достоверности имеющихся документов, полученных от Заказчика.
2. Оценщик не несет ответственности за юридическое описание права собственности на оцениваемое имущество, достоверность которого резюмируется со слов Заказчика.
3. Оценщик не обязан приводить обзорные материалы (фотографии, планы чертежи и т. п.) по объекту оценки. Все материалы в отчете включены исключительно для того, чтобы помочь читателю получить представление о собственности.
4. От оценщиков не требуется появляться в суде или свидетельствовать иным образом по поводу составленного отчета или оцениваемого имущества, кроме как случае официального вызова в суд.
5. При проведении оценки предполагалась отсутствие каких-либо скрытых факторов (обременений), влияющих на стоимость оцениваемого имущества. На оценщике не лежит ответственность по обнаружению (или в случае обнаружения) подобных факторов.
6. Исходные данные, использованные оценщиком при подготовке отчета, были получены из надежных источников и считаются достоверными. Тем не менее, Оценщик не может гарантировать их абсолютную точность, поэтому там, где это возможно, делаются ссылки на источник информации.
7. Ни Заказчик, ни Оценщик не могут использовать отчет (или любую его часть) иначе, чем это предусмотрено в назначении оценки, указанной в отчете.
8. Мнение Оценщика относительно рыночной стоимости действительно только на дату оценки. Оценщик не принимает на себя ответственность за последующие изменения социальных, экономических, юридических и природных условий, которые могут повлиять на стоимость оцениваемого имущества.
9. Отчет об оценке содержит профессиональное мнение Оценщика относительно рыночной стоимости объекта и не является гарантией того, что объект будет продан на свободном рынке по цене, равной стоимости объекта, указанной в данном отчете.
10. 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 предоставления публичной оферты прошло не более 6 месяцев.
11. **ПРИМЕНЯЕМЫЕ СТАНДАРТЫ ОЦЕНОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ОБОСНОВАНИЕ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ**

В данном разделе приводится информация о федеральных стандартах оценки, стандартах и правилах оценочной деятельности, используемых при проведении оценки объекта оценки.

1. Федеральный закон об оценочной деятельности Российской Федерации №135-ФЗ. Принят Государственной Думой 16 июля 1998 года, одобрен Советом Федерации 17 июля 1998 года.
2. Федеральные стандарты оценки: ФСО-1, ФСО-2, ФСО-3, ФСО-10. Стандарты оценочной деятельности являются обязательными к применению при осуществлении оценочной деятельности, утверждены приказом Минэкономразвития РФ: ФСО №1 от 20 мая 2015г. № 297; ФСО № 2, утвержден приказом Минэкономразвития России от 20 мая 2015г. № 298; ФСО №3, приказом Минэкономразвития России от 20 мая 2015г. № 299, ФСО №10, утвержден приказом Минэкономразвития России от 01.06.2015 №328. Применяются на основании требований Федерального закона №135-ФЗ от 29.07.1998 (в ред. От 21.07.2014).
3. Стандарты НП СРО «СВОД» утвержденные Решением Совета Некоммерческого партнерства «СВОД» Протокол № 3/2013 от «25» января 2013 года. Данные стандарты обязательны к применению в соответствии с действующим в Российской Федерации законодательством в области оценочной деятельности (Федеральный закон №135-ФЗ от 29.07.1998, (в ред. От 21.07.2014 N 249-ФЗ).

1. **ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ**

Процесс определения стоимости объекта оценки включал в себя выполнение следующих работ:

1. Выезд оценщика на место, фотосъемка и осмотр объекта оценки.
2. Сбор и анализ информации, необходимой для проведения оценки и составления Отчёта;
3. Расчет стоимости объекта оценки в соответствии с федеральными стандартами оценки с использование наиболее приемлемых в данном конкретном случае подходов и методов оценки.
4. Определение итоговой величины стоимости объекта оценки.
5. Составление и написание Отчёта об оценке.
6. **ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ОТЧЁТЕ ОБ ОЦЕНКЕ**

Источниками информации, использованными в отчёте, стали данные электронных и печатных изданий, в которых в режиме свободного доступа размещаются сведения о публичных офертах, по следующим адресам и ссылкам:

<http://www.avito.ru>, rba-trucks.ru, auto.yandex.ru, avtonom.ru, ufa.all-gorod.ru, stroytex.ru, raf63.ru, ehkskavator.ru, gruzovoy.ru. tehnika. Agroserver.ru, trportal.ru, railtransport,ru/ slak.ru/ prodamteplovoz.ru/myrailway.ru/promtechserver.ru/gruzovik.ru/ topserver.ru/spectehnika.ru/ru-funt.net.ru

Оценщик подтверждает, что на момент проведения оценки данная информация в указанных источниках существовала, но не несёт ответственность за дальнейшие изменения содержания информации данных источников.

1. **ОБЩИЕ ПОНЯТИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ К ПРИМЕНЕНИЮ**

***Рыночная стоимость объекта оценки*** - наиболее вероятная цена, по которой объект оценки может быть отчужден на дату оценки на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства.

**Л*иквидационной стоимости объекта оценки*** *-* расчетная величина, отражающая наиболее вероятную цену, по кото­рой данный объект оценки может быть отчужден за срок экспозиции, меньший типичного срока экспозиции для рыноч­ных условий, когда продавец вынужден совершить сделку по отчуждению имущества.

***Срок экспозиции* объекта оценки** - период времени, начиная с даты представления на открытый рынок (публичная офер­та) объекта оценки до даты совершения сделки с ним.

***Ликвидность*** - характеристика того, насколько быстро можно продать по цене адекватной рыночной стоимости объект недвижимого имущества на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на сделке не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства.

***Показатель ликвидности*** - характеристика ликвидности, которая зависит от возможности реализации и прогнозируемого срока продажи.

В рамках настоящего отчета используется следующая градация:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Показатель ликвидности*** | ***Высокая*** | ***Выше средней*** | ***Средняя*** | ***Ниже средней*** | ***Низкая*** |
| *Примерный срок реализации, месяцев* | *Менее 1* | *1-2* | *2-4* | *4-6* | *Более 6* |

***Риск ликвидности*** – это риск, связанный с отсутствием возможности реализовать объект жилой недвижимости в необходимо короткие сроки по рыночной цене. Риск ликвидности в рамках данного отчета оценивается как разница между «истинной стоимостью» жилого помещения и его возможной ценой с учетом комиссионных выплат в процентном соотношении.

***Подходы к оценке***: Значение подходов к оценке используется в настоящем отчете согласно определениям, указанным в Федеральном стандарте оценке Общие понятия оценки. Подходы и требования к проведению оценки (ФСО № 1) (утв. приказом МЭРТ РФ от 20.05.2015 г. № 297).

***Дата проведения оценки*** - календарная дата, по состоянию на которую определяется стоимость объекта оценки.

***Метод оценки*** – способ расчета стоимости объекта оценки в рамках одного из подходов к оценке.

***Цена*** – денежная сумма, предлагаемая или уплаченная за объект оценки или его аналог.

***Аналог объекта оценки*** – сходный по основным экономическим, материальным, техническим и другим характеристикам объекту оценки другой объект, цена которого известна из сделки, состоявшийся при сходных условиях.

***Итоговая величина стоимости объекта оценки*** – величина стоимости объекта оценки, полученная как итог обоснованного оценщиком обобщения результатов расчетов стоимости объекта оценки при использовании различных подходов к оценке и методов оценки.

1. **ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ** 
   1. **Количественные и качественные характеристики объекта оценки**

Идентификация объектов оценки и элементов, входящих в их состав, проведена по представленным Заказчиком документам и визуальным осмотром. При анализе установлено:

Описание объекта оценки:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Наименование, марка и модель** | **Год выпуска** | **Гос.номер** | **Пробег, тыс.км.** |
| 1 | Форд (Имя-М) | 2012 | Н 049 УЕ 102 | 126,00 |
| 2 | Газ 2705 | 2008 | В 719 ВС 102 | 249 |

* 1. **Балансовая стоимость объектов оценки**



Балансовая стоимость объектов оценки:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Наименование, марка и модель** | **Год выпуска** | **Гос. номер, №инв** | **Первоначальная (Полная) балансовая стоимость, руб.** |
| 1 | Форд (Имя-М) | 2012 | Н 049 УЕ 102 | Не предст |
| 2 | Газ 2705 | 2008 | В 719 ВС 102 | Не предст |

1. **АНАЛИЗ НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ**

Наиболее эффективное использование является основополагающей предпосылкой стоимости.

Понятие «Наиболее эффективное использование», применяемое в настоящем отчете, подразумевает такое использование, которое из всех разумно возможных, физически осуществимых, финансово-приемлемых, должным образом обеспеченных и юридически допустимых видов использования имеет своим результатом максимально высо­кую текущую стоимость.

Вариант наиболее эффективного использования определяется взаимодействием ряда факторов:

Законодательная разрешенность: рассмотрение тех способов использования, которые законодательно разрешены.

Физическая осуществимость: рассмотрение физически реальных способов использования.

Экономическая целесообразность, рыночный спрос: рассмотрение того, какое физически осуществимое и разрешенное законом использо­вание будет давать приемлемый доход вла­дельцу объекта, насколько вариант использования «разумно возможен» с учетом характера соотношения на данном рынке спроса и предложения.

Максимальная эффективность: рассмотрение того, какое из экономически целесообразных использований будет приносить максимальный чистый доход или максимальную текущую стоимость.

Вопрос о том, какое из направлений использования рассматриваемого имущества яв­ляется наиболее эффективным, должен решаться в каждом конкретном случае самостоятельно. При этом для имущества наиболее эффективное использование определяется на основе учета и соизмерения таких факторов как степень его универсальности, физического и функционального износов, уровень загрузки в рамках существующего технологического процесса, степень прогрессивности самого процесса. При определении наиболее эффективного использования следует учитывать только типичные направления и условия использования оцениваемого имущества.

Законодательная разрешенность

Юридически допустимыми являются все возможные варианты использования рассмат­риваемых объектов.

Физическая осуществимость

Для рассматриваемых объектов физически осуществимо использование:

использование по целевому назначению;

использование в качестве материалов и запасных частей (демонтаж или разборка и в дальнейшем продажа материалов и элементов конструкций в качестве запасных частей);

вторичная переработка

Экономическая целесообразность

В настоящий момент оцениваемое оборудование функционально полезно и пригодно к эксплуатации. Таким образом, вариант использования в качестве материалов и запасных частей в данном случае видится экономически нецелесообразным.

Очевидно, что с точки зрения экономической целесообразности, наиболее эффективным вариантом использования имущества является его использование по целевому назначению. Учитывая соответствие оцениваемого объекта определенным стандартам, относящимся к подобному оборудованию, есть все основания полагать, что использование данного имущества по назначению и в дальнейшем принесет собственнику ожидаемую прибыль.

Максимальная эффективность

С точки зрения максимальной эффективности использования оценщиками был выбран вариант использования имущества по целевому назначению, так как данный вариант использования будет приносить максимальный доход и наибольшую текущую стоимость.

1. **АНАЛИЗ РЫНКА ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ, ЦЕНООБРАЗУЮЩИХ ФАКТОРОВ, А ТАКЖЕ ВНЕШНИХ ФАКТОРОВ ВЛИЯЮЩИХ НА ЕГО СТОИМОСТЬ.**
2. 1. **Анализ влияния социально-экономической обстановки в стране**

Предварительные данные за ноябрь показали снижение экономической активности. По оценке Минэкономразвития России, индекс ВВП с исключением сезонности составил -0,3% к предыдущему месяцу. В ноябре все основные индикаторы с сезонной корректировкой снизились по отношению к предыдущему месяцу: после положительной динамики в июле - октябре снизилось промышленное производство (-0,6%), усилился спад в сельском хозяйстве (-0,9%),

строительстве (-0,2%), продолжается снижение розничной торговли (-0,8%),

платных услуг населению (-0,7%).

По отношению к соответствующему периоду прошлого года темпы падения ВВП, по оценке Минэкономразвития России, несколько ускорились в ноябре-до 4,0%, за январь-ноябрь ВВП снизился на 3,8 против 3,7% в январе-сентябре и 4,1% в III квартале.

В ноябре, по оценке Минэкономразвития России, снижение промышленного производства в целом с исключением сезонной и календарной составляющих составило 0,6% после положительной динамики в течение предыдущих четырех месяцев. Прежде всего, это связано со снижением в обрабатывающих производствах (на 0,5%) после роста в сентябре-октябре. Впервые с мая месяца произошло снижение добывающих производств (на 0,3%). Производство и распределение электроэнергии, газа и воды в ноябре стабилизировалось.

В отраслях промежуточного спроса продолжилось сокращение в целлюлозно-бумажном производстве; издательской и полиграфической деятельности, в металлургическом производстве и производстве готовых металлических изделий; сократился рост в отраслях химического комплекса, в производстве прочих неметаллических минеральных продуктов, в обработке древесины и производстве изделий из дерева; восстановился рост в производстве кокса и нефтепродуктов.

Из потребительских отраслей продолжилось сокращение в производстве кожи, изделий из кожи и производстве обуви, сократилось производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака и стабилизировалось текстильное и швейное производство. В отраслях машиностроительного комплекса продолжился рост в производстве транспортных средств и оборудования, сократилось производство машин и оборудования и замедлилось сокращение в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования. Снижение сезонно очищенной динамики инвестиций в основной капитал в ноябре усилилось, составив, по оценке Минэкономразвития России, 1,1% (в сентябре–снижение на 0,4%, в октябре–на 0,2%). Годовые темпы снижения инвестиций замедлились до 4,9% против 5,2% в октябре, что связано в большей степени с низкой базой прошлого года. Ситуация в строительной деятельности остается напряженной. По виду деятельности «Строительство» с исключением сезонного фактора снижение в ноябре, по оценке Минэкономразвития России, составило 0,2% к предыдущему месяцу.

Производство продукции сельского хозяйства с исключением сезонности второй месяц показывает отрицательные темпы (ноябрь--0,9%, октябрь -0,5% по сравнению с предыдущим месяцем). Продолжается снижение оборота розничной торговли.

С учетом сезонной корректировки темп снижения в ноябре, как и в предыдущие два месяца, составил 0,8

процента. 4 Снижение платных услуг населению ускорилось в ноябре до 0,7% против снижения на 0,2% в сентябре и октябре, соответственно. Уровень безработицы (с исключением сезонного фактора) в ноябре вырос на 0,2 п. пункта и составил 5,8% от экономически активного населения, что вполне ожидаемо и связано с общей неблагоприятной экономической ситуацией в стране.

Реальная заработная плата с исключением сезонного фактора в ноябре, по предварительным данным, осталась без изменений. Реальные располагаемые доходы (с исключением сезонного фактора) в ноябре вновь вернулись в область отрицательных значений. Сокращение составило 1,3% к предыдущему месяцу с учетом сезонной корректировки. Экспорт товаров в ноябре 2015 г., по оценке, составил 25,3 млрд. долл. США (68,8 % к ноябрю 2014 г. и 92,9 % к октябрю 2015 года).

Импорт товаров:

в ноябре текущего года, по оценке, составил 16,7 млрд. долл.США (72,2% к ноябрю 2014 г. и 97,1% к октябрю 2015 года).

Положительное сальдо торгового баланса в ноябре 2015 г., по оценке, составило 8,6 млрд. долл.

США, относительно ноября 2014 г. снизилось на 36,8 процента.

В ноябре потребительская инфляция ускорилась до 0,8% против 0,6% в сентябре и 0,7% в октябре,

с начала года она составила 12,1%, за годовой период –15,0% (в 2014 году: с начала месяца – 1,3%, с начала года – 8,5%, за годовой период– 9,1 процента.

*Выводы: Хотя некоторые социально – экономические показатели свидетельствуют о положительной динамике развития, но с начала года ВВП медленно, но верно сокращается относительно тех же периодов прошлого года. По своей сути ВВП – это некоторое количество денег «перетекших» по различным цепочкам от производителя к потребителю, и его сокращение говорит о том, что производить и потреблять стали меньше. Очевидная причина для снижения потребления – нет денег, что не может не сказаться на показателях спроса. Большинство потенциальных покупателей транспортных средств пересмотрели вопросы покупки новых транспортных средств и рассматривают покупку транспортных средств на вторичном рынке.*

* 1. **Исследование первичного и вторичного сегмента рынка.**

Москва. 21 января. Logistic.Ru — Рынок легковых автомобилей (без LCV) с пробегом по данным ООО «Автостат Инфо» в декабре сократился на 27,1% к аналогичному месяцу 2014 года (–188,3 тыс.) до 505,3 тыс. При этом к ноябрю 2015-го перепродажи все же восстановились на 9,3%. Естественно, большую роль здесь сыграл прошлогодний навес из-за бума, связанного с девальвацией рубля, что нашло свое отражение и на вторичном рынке, догонявшем по ценам рынок новых автомобилей.

Естественно также, что в этом году вторичный рынок претерпел значительно меньшее сокращение по сравнению с рынком новых автомобилей, в том числе, и за счет более умеренного роста средней цены автомобиля с пробегом, которая поднялась на 15% против 25% роста на новые автомобили.

За полный 2015 год спад на вторичном рынке легковых автомобилей составил –17,8% (–1 млн 250,5 тыс.) до 5 млн 764,8 тыс., что гораздо лучше рынка новых автомобилей (–44,9%) и на фоне усиления рецессии «вторичка» имеет все шансы и в 2016-м оказаться не в проигрыше.

Отечественные марки с пробегом в декабре сократились на 22,5% (–49,7 тыс.) до 171,4 тыс., а иномарки показали –29,3% (–138,6 тыс.) до 334 тыс. Соответственно доля отечественных автомобилей с пробегом за год (месяц к месяцу) все же возросла с 31,9% до 33,9%.

За весь 2015 год перепродажи отечественных марок сократились на 20,2% (–512,7 тыс.) до 2 млн 30,2 тыс., а иномарок – на 16,5% (–737,8 тыс.) до 3 млн 734,6 тыс., причем объемная просадка рынка в конце года все же смогла ухудшить суммарные годовые показатели.   
  
**Традиционный лидер по объемам перепродаж – отечественная LADA** (ВАЗ) в декабре продемонстрировала ускоренное сокращение до 145,3 тыс. (–22%). Соответственно УАЗов перепродано 5,1 тыс. (–20,4%), против –15% в ноябре, а на долю перепродаж прочих отечественных марок пришлось 20,9 тыс., включая бренд ГАЗ, соответственно, с 6,3 тыс. (–20,5%) «волжанок» всех поколений.

**Лидер среди иномарок** и в декабре – Toyota с 57,4 тыс. перерегистраций (–27,8% против –18,5% в ноябре). Следом со значительным отрывом (примерно двухкратным падением к прошлому году) идут следующие бренды: Nissan (3-е место в общем зачете) с 25,5 тыс.(–32,3% против –19,3% в ноябре), Ford с 19,5 тыс. (–31,8% против –14,3%), Chevrolet с 19,1 тыс.(–32,2% против –15,8%) и Volkswagen с 18,2 тыс. (–27,1% против –14,7%).

На эту тему:

Японские бренды традиционно правят бал на вторичном рынке Дальнего Востока и Сибири (с некоторым увеличением в последнее время представительства корейских и китайских марок), но при движении на запад страны резко теряют свою привлекательность. Напротив, европейские бренды (при увеличении доли японских и корейских брендов европейской и российской сборки) все также лидируют в европейской части страны, но особенно заметно в приграничных Калининградской области и Северо-Западном ФО.

**В региональном рейтинге за декабрь** динамика у всех ФО отрицательная, так лидирующий Северо-Кавказский ФО показал –17,9% против –4,8% в ноябре при доле рынка равной 6,2%. На второе место вышел Дальневосточный ФО с –22,1% (доля 5,1%), на третьем оказался Южный ФО с –22,3% (доля 12%), а крупнейший (доля 24,8%) рынок Центрального ФО с –31,2% против –15,4% в ноябре и –9,5% в октябре, откатился в рейтинге на предпоследнее место. Худший же результат в декабре показал Уральский ФО (–35,1%, доля 8,9%). В отстающих (5-е место) также Приволжский ФО (–25,7%, доля 19%) и Сибирский ФО (–27,3%, доля 13,7%).

За 2015 год (результаты которого как уже упоминалось подпортили декабрьские показатели) лучший результат по динамике у Северо-Кавказского ФО с –5,1% (доля 5,5%), следом идут Южный ФО с –14,4% (доля 10,6%) и Центральный ФО с –16,8% (доля 27,4%). Худшим рынком, несмотря на подъем в конце года остался рынок Дальневосточного ФО с –23,5% (доля 5,1%) по которому наиболее сильно ударила девальвация рубля в начале года.

**В Топ-10 по динамике перепродаж в декабре** все бренды остались в минусе, хотя и значительно перемешались, при этом динамика просто обвалилась, особенно у корейцев, а на лидирующее место вышла LADA с –22% (145,3 тыс.), вторым стал Renault с –26,7% (15,7 тыс. – 8-е место в абсолюте), а третьим – Volkswagen с –27,1% (18,2 тыс. – 6-е место). Самая низкая динамика из Топ-10 брендов в декабре сохранилась у Nissan с –32,3% (25,5 тыс.).

За 2015 год в Топ-10 по динамике перепродаж все бренды также в минусе, а лучшие результаты сохранила KIA (–9%, 174,6 тыс.), Hyundai (–10,5%, 164,4 тыс.) и Renault (–12,6%, 167,8 тыс.). Худшими из Топ-10 остаются Toyota (–22%, 629,8 тыс.) и LADA (–19,9%, 1 млн 713,9 тыс.), что не мешает им быть самыми массовыми.

В Топ-10 по динамике перепродаж моделей с пробегом за декабрь в лидеры вышла LADA 4х4 (ВАЗ-2121 «Нива») с –16,4% (10,3 тыс.), потеснившая LADA 2170 Granta седан (–18,1%, 9,5 тыс.), а третье место показала LADA 2110 (–21,5%, 13 тыс.). Аутсайдером стала Toyota Corolla с –31,8% (11 тыс.).

По динамике в Топ-10 за весь 2015 год расклад более консервативный: LADA 2170 Priora (–5,6%, 102,4 тыс.), LADA 4x4 с –10,6% (112,2 тыс.) и Ford Focus с –13,2% (143,7 тыс.). Наихудшей моделью по годовой динамике остается ВАЗ-2109 «Самара» с –28% (198,6 тыс.).

На «девятку» приходится и лидерство по абсолютному показателю перепродаж в декабре (15,8 тыс.) и за 2015 год, так достаточно близко в декабре идут LADA 2114 Samara-2 с 15,5 тыс. (–22,1%) и «классика» LADA 2107 с 14,9 тыс. (–23%), а за 2015-й – они же, но в обратном порядке: 2107 со 198,6 тыс. (–28%) и 2114 с 187,6 тыс. (–24,7%).

Неубиваемые рейтинги линейки старых моделей LADA (ВАЗ) на вторичном рынке обеспечивают кроме массовости самих машин еще и низкие доходы населения в сочетании с резко дорожающими вслед за долларом запчастями и сервисом для иномарок.

Бестселлеры рынка новых автомобилей Hyundai Solaris и KIA Rio на вторичном рынке, еще, правда, пока не добрались и до Топ-15, тем более, что в декабре ушли в минус, соответственно, Solaris –14,2% (5,3 тыс.) и +18,6% (53 тыс.) за 2015 год, а у Rio –14,6% (4,9 тыс.) и +8,9% (49,9 тыс.).

На фоне негативных тенденций в экономике России информация о ситуации в транспортной отрасли приобретает особую актуальность. В январе-октябре 2014 года падение объемов погрузки грузов на сети РЖД составило 0,9% по отношению к аналогичному периоду 2013 года. Основными причинами этого стали, как общая негативная ситуация в экономике страны, обусловленная кризисом в Украине и введением зарубежных санкций в отношении российских компаний, так и продолжавшаяся переориентация грузоотправителей на другие виды транспорта (автомобильный, водный) вследствие их неудовлетворенности тарифными, нормативными и технологическими условиями железнодорожных перевозок. Ежегодный отток грузов с железнодорожного транспорта составлял в последние годы несколько десятков млн. тонн, причем в основном высокодоходных номенклатур. В ноябре 2014 года количество подвижного состава превышало 1,25 млн. вагонов, что близко к максимальной возможной нагрузке на ж/д инфраструктуру. При этом профицит вагонов и дефицит тягового подвижного состава и пропускных возможностей инфраструктуры создают проблему "узких мест" на станциях и перегонах сети, продуцируют низкие эксплуатационные показатели ОАО "РЖД". Инструмент логистического контроля, призванный разгрузить инфраструктуру, лишь ухудшает качество транспортной услуги для операторов и грузоотправителей. Все это приводит к низкой скорости и нестабильным срокам доставки грузов и порожних вагонов. В результате снижается доходность оперирования парком. В 2014 году доходность операторов от предоставления клиентам вагонов не позволяет обслуживать лизинговые платежи по большинству видов подвижного состава. Во втором полугодии 2014 года доходность полувагонов составила в среднем 400-500 рублей/сутки. Ее снижение наблюдалось и по другим видам подвижного состава – так, доходность крытых вагонов упала примерно на 30%, похожая ситуация с цистернами. В связи с падением маржинальности операторского бизнеса сокращаются доходы крупнейших операторов и большинство из них закончат 2014 год с убытками. При этом в более устойчивом положении находятся компании, обеспеченные долгосрочной грузовой базой.

В начале 2014 года в результате роста конкуренции между операторами, мелкие игроки вытеснялись с рынка, в то время как имеющие стабильную грузовую базу крупные операторы продемонстрировали более высокий уровень устойчивости. При этом в первом полугодии 2014 года продолжились попытки консолидировать часть парка под управлением ОАО "РЖД" в форме технологического аутсорсинга. Так, в феврале 2014 года ОАО "РЖД" заключило с ОАО "ФГК" договор, по которому оператор передает в управление РЖД 114 тыс. полувагонов, а в июне Rail Garant передал 10,6 тыс. полувагонов с грузовой базой в аренду ОАО "ФГК" для работы по такой же схеме. В сентябре ЗАО "Нефтетранссервис" объявило об изучении возможности передачи части своих полувагонов в аренду ОАО "РЖД" напрямую либо ОАО "ФГК". В октябре стало известно о том, что ОАО "ХК "Новотранс" ведет переговоры с ОАО "ФГК" о передаче в аренду своего парка полувагонов (25 тыс. единиц) вместе с грузовой базой. Также в октябре 2014 года генеральный директор ОАО "ПГК" Олег Букин сообщил о том, что компания рассматривает альтернативный вариант управления консолидированным подвижным составом (совместное с перевозчиком адресное управление парком, предусматривающее, что своевременная и ритмичная подача вагонов под погрузку останется в компетенции оператора). Соответствующий договор о запуске технологии управления парком порожних полувагонов может быть заключен компанией с ОАО "РЖД" до конца 2014 года. Между тем технологический аутсорсинг показал свои как положительные, так и отрицательные стороны.

На фоне сокращения спроса и падения цен на новые грузовые вагоны, вагоностроительные компании вынужденно реализовывали продукцию аффилированным с ними операторам, лизинговым и арендным компаниям – такой стратегии в течение 2013 года придерживались ОАО "НПК "УВЗ", "Тихвинский ВСЗ", "Новокузнецкий ВСЗ" и некоторые украинские производители, В июне 2014 года "Объединенная вагонная компания" в дополнение собственной лизинговой структуры "RAIL1520" создала железнодорожного оператора "Восток1520", который будет специализироваться на развитии тяжеловесного движения с использованием инновационного подвижного состава. С августа 2014 года вступил в силу Технический регламент Таможенного союза РФ, Белоруссии и Казахстана, который предполагает продление срока службы вагонов в России лишь при условии их модернизации и сертификации. В связи с этим многие крупные операторы предпочитают списывать старые вагоны вместо их ремонта. Новые нормы и условия сертификации еще не разработаны, поэтому операторам приходится ставить старый подвижной состав в отстой. По состоянию на начало ноября 2014 года на сети ОАО "РЖД" простаивало порядка 70 тыс. вагонов, к концу 2014 года их количество, согласно прогнозам, возрастет до 100 тыс. единиц.

В условиях сложной ситуации в железнодорожной отрасли (снижение доходов транспортных компаний, сокращение грузовой базы и объемов перевозок, снижение пропускной способности на сети и др.) становится актуальным анализ долгосрочной динамики и описание и прогнозирование тенденций развития отрасли. Такой анализ приведен в Исследовании "Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2014 года. Прогноз до 2017 года". Исследование разбито на две части – аналитическую (первую) часть и бизнес-справки по 65 крупнейшим операторам подвижного состава, в том числе ТОП-50 операторов по данным ежеквартального рейтинга INFOLine Rail Russia Top.

Важным отличием обновленного Исследования от выпущенного в 2013 году является прогноз списания подвижного состава до 2017 года, динамика закупок и списания за 1 полугодие 2014 года, динамика и прогноз арендных ставок и цен на грузовые вагоны до 2018 года. Кроме того, в 2014 году информация о собственниках и операторах цистерн приведена в разрезе типов цистерн – нефтеналивные, СУГ и прочие.

* 1. **Информация об основных факторах влияющих на спрос и предложения.**

Предложения о продажах на вторичном рынке имеется, согласно сайта «авито»

Информация о спросе подержанных тепловозов на сайте «авито» не имеется.

На спрос и предложения влияет общая экономическая ситуация в стране и регионе в целом.

*Выводы: Очевидная причина для снижения потребления – нет денег, что не может не сказаться на показателях спроса. Большинство потенциальных покупателей транспортных средств пересмотрели вопросы покупки новых транспортных средств и рассматривают покупку транспортных средств на вторичном рынке.*

* 1. **Информация об экологических факторах, оказывающих влияние на стоимость объекта оценки.**

Транспортное средство – это движимое имущество, влияние экологических факторов на движимое имущество, оказывающие влияние на стоимость, возможно путем воздействия на его техническое состояние. Ухудшение технического состояния объекта оценки ведет напрямую к уменьшению стоимости.

Информация об экологических факторах, оказывающих влияние на стоимость объекта оценки не выявлены.

* 1. **Информация по ценообразующим факторам использовавшимся при определении стоимости.**

Факторы влияющие на стоимость:

1 Модель, марка

2 Новое или бывшее в употреблении

3 Техническое состояние (возраст, пробег, наличие ДТП, количество владельцев и т.п.)

Модель, марка

Модель транспортного средства – согласно списка. Разброс цен зависит от установленного оборудования владельцами АМТС, от комплектации автомобиля, также от желания владельцев получить выгоду от продажи своего АМТС.

Техническое состояние

Стоимость напрямую зависит от технического состояния АМТС.

Минимальная стоимость может начинаться от стоимости за «металлолом» и до стоимости практически нового АМТС.

1. **ОПИСАНИЕ ПРОЦЕССА ОЦЕНКИ**
   1. **Теоретическое описание подходов к оценке**

Оценка объектов движимого имущества (машин, оборудования, транспортных средств, производственного инвентаря) производится в основном с использованием двух подходов - затратного и сравнительного. Подход с точки зрения доходности практически не применяется ввиду недостаточности или недостоверности информации о ставках аренды таких объектов. В случаях, когда информация об арендных ставках представляется оценщикам достаточно достоверной, применяется доходных подход.

Каждый из этих подходов приводит к получению различных ценовых характеристик объекта. Дальнейший сравнительный анализ позволяет взвесить достоинства и недостатки каждого из использованных подходов и установить окончательную рыночную стоимость объекта оценки на основании данных того подхода или подходов, которые расценены как наиболее надежные.

* 1. **Затратный подход**

Затратный подход при оценке транспортных средств основывается на том, что в качестве стоимости оцениваемого транспортного средства принимаются затраты на его изготовление. Так как транспортные средства – объекты серийного или крупносерийного производства, то способ оценки ТС основан на определении стоимости издержек на создание, изменение и утилизацию имущества с учетом всех видов износа. При определении рыночной стоимости ТС по затратному подходу реализуется принцип замещения, выражающийся в том, что покупатель не заплатит за готовый объект больше, чем за создаваемый объект той же полезности. При определении стоимости затрат на замещение (воспроизводство) (*Зв, Зз*) объекта оценки в качестве «точки отсчёта» принимается во внимание розничную цену объекта-аналога.

При определении стоимости затрат воспроизводства (замещения) окончательным этапом является определение остаточной стоимости. Для этого необходимо из восстановительной стоимости вычесть суммарный износ который состоит из: физический, функциональный и внешний (экономический).

Расчет рыночной стоимости затратному подходу производим по формуле:

 \*Котл , (1)

где Ифиз –физический износ, %,

Ифун. – функциональный износ, %,

Иэк – экономический износ, %. ,

где Ца – стоимость аналога, руб.

Котл – коэффициенты отличия объекта оценки от аналогов по конструктивным характеристикам, техническому состоянию.

Физическое устаревание – потеря стоимости собственности, связанная с использованием, изнашиванием, разрушением, увеличением стоимости обслуживания и прочими физическими факторами, приводящими к сокращению жизни и изнашиваемости объекта.

Функциональное устаревание – потеря стоимости собственности, связанная с невозможностью выполнять те функции, для которых она предназначалась. Функциональный износ представляет собой потерю стоимости, вызванную появлением более дешёвых машин и оборудования.

Формой функционального устаревания является технологическое устаревание, под которым подразумевается потеря стоимости, вызванная изменениями в технологии, в результате, которого актив становится менее продуктивным, более дорогим в эксплуатации.

Так как у оцениваемых объектов не утрачена способность выполнять те функции для которых они предназначаются **Ифункц**. =0.

Внешний (экономический) износ (устаревание) проявляется в потере стоимости, вызванной крупными отраслевыми, региональными, общенациональными или мировыми технологическими, социально-экономическими, экологическими и политическими изменениями, например, сокращением спроса и предложения на определённый вид продукции, ухудшением качества сырья, рабочей силы, вспомогательных систем, сооружений, правовыми изменениями, также таким понятием как переход на вторичный рынок. То есть как только амтс покинуло территорию автосалона оно уже упало в цене.

В качестве **Иэк** примем : рыночные данные по коэффициентам перехода объектов на вторичный рынок (справочник расчетных данных для оценки и консалтинга, т-ца 4.2.1)

Стоимость ТС по [5, с.40] в общем случае – функция многих факторов, которые условно можно разделить на две группы: внутриобъектные (внутрисистемные) и внешнеобъектные (внешнесистемные). Внутриобъектные факторы характеризуют процессы, происходящие непосредственно в самом ТС. Внешнеобъектные факторы обусловлены причинами несвязанными непосредственно с ТС. Внутриобъектные факторы разделяют на два вида: конструктивно функциональные, которые задаются на стадии производства ТС, и эксплуатационные, которые определяют эксплуатационные характеристики ТС.

К конструктивно-функциональным факторам, влияющим на стоимость ТС, относятся: вид ТС (грузовое, легковое, пассажирское, специальное, специализированное и т.д.); тип кузова; число мест в кузове или кабине; грузоподъемность; тип и мощность двигателя; характеристика базовых агрегатов; оснащение средствами активной, пассивной, послеаварийной и экологической безопасности; оснащение дополнительным нефункциональным оборудованием.

К эксплуатационным факторам относятся: пробег с начала эксплуатации (возраст); дорожные и климатические условия эксплуатации; организация работы; способ хранения.

Пробег с начала эксплуатации (возраст) – один из основных факторов, оказывающих существенное влияние на технико-экономические показатели ТС. Положением [5] предусмотрено корректирование нормативов удельной трудоемкости текущего ремонта и продолжительности простоя в техническом обслуживании и текущем ремонте (ТОиР) автомобилей в зависимости от пробега с начала эксплуатации. Корректирование предусматривает на всем диапазоне пробега с начала эксплуатации увеличение норматива удельной трудоемкости текущего ремонта в 4…5 раз, а продолжительности простоя в ТОиР – в 2 раза.

Влияние внешне и внутриобъектных факторов приводит к износу ТС. В оценочной деятельности износ – это действительная потеря в стоимости ТС в результате действия комплекса факторов, приводящего к ухудшению или утрате ТС потребительских свойств. При оценке ТС выделяются два вида износа – физический и моральный.

Основные причины физического износа ТС – изнашивание, пластические деформации, усталостные разрушения, коррозия, физико-химические изменения деталей. Процесс изнашивания, который является причиной более 40% отказов, происходит путем разрушения и отделения материала с поверхности детали или накопления её остаточной деформации при трении, проявляющихся в постепенном изменении размеров и формы деталей. В итоге указанные процессы приводят к предельному состоянию ТС, при наступлении которого его эксплуатация становится невозможной. В результате физического износа ТС происходит утрата ими первоначальной потребительской стоимости, ввиду чего они постепенно приходят в негодность и требуют замены новыми ТС.

Установление степени физического износа необходимо для определения реальной остаточной стоимости и планирования замены выбывающих из эксплуатации ТС новыми. Физический износ определяется в основном величиной пробега с начала эксплуатации (возрастом) ТС, а также действием других эксплуатационных факторов, обуславливает снижение потенциальных возможностей ТС выполнять свои функции и характеризуется увеличением эксплуатационных издержек.

Моральный износ ТС характеризуется в основном действием внешнеобъектных факторов и приводит к изменению стоимости ТС вследствие сокращения затрат общественно необходимого труда в автомобилестроении на их производство, а также создания новых, более производительных и совершенных ТС аналогичного типа. Моральный износ ТС обусловлен изменениями функциональных характеристик, дизайна, эргономических показателей, соответствия требованиям безопасности, отношения суммы функциональных возможностей к сумме ресурсов, необходимой для их реализации. Учет морального износа при оценке ТС требует от эксперта по оценке изучения комплекса внешнеобъектных факторов, которые на дату оценки могли повлиять на стоимость ТС, - это государственное регулирование производства, эксплуатации и сделок с ТС; изменения на рынке; достижения научно-технического прогресса и т.д.

Нормы амортизации ТС при равномерной эксплуатации ТС достаточно точно соответствуют их физическому износу и поэтому могут быть использованы для оценки стоимости замещения или воспроизводства. При оценке ТС необходимо учитывать, что ресурс (пробег или срок службы) – случайная величина, имеющая определенную вариацию, это обусловлено тем, что наступление предельного состояния ТС определяется скоростью изнашивания, зависящей от многих факторов (условия эксплуатации, стиль вождения, выполнение регламентных работ по ТОиР, материально-техническое обеспечение, организация работы и т.д.). Поэтому при оценке ТС используются методы учитывающие стохастический характер физического износа и определяемого им технического состояния ТС. При оценке физического износа ТС используются два подхода:

1. с контролем технического состояния ТС;
2. нормативный, с корректированием.

При оценке конкретного ТС для определения физического износа важно установить его фактическое техническое состояние. Для этого существуют достаточно эффективные методы диагностирования (контроля технического состояния) и прогнозирования технического состояния ТС. С учетом результатов контроля технического состояния или прогнозирования физический износ ТС (Иф) может быть рассчитан по формуле (9) [3, с.17]:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (2) |

где  - эффективный пробег ТС сначала эксплуатации на дату оценки, тыс.км ;

 - нормативный пробег до списания (капитального ремонта) ТС, тыс.км.

Если нормативно-технической документацией для ТС установлен нормативный срок службы до списания (капитального ремонта), то расчет физического износа проводится по формуле (10) [3, с.18] :

|  |  |
| --- | --- |
|  | (3) |

где  - эффективный возраст ТС на дату оценки, лет (мото-час) ;

 - нормативный срок службы до списания (капитального ремонта) ТС, лет (мото-час).

Значение нормативных пробегов до списания (капитального ремонта) ТС приведены в [3, Приложение №5].

В том случае, когда при оценке невозможен контроль технического состояния ТС, его физический износ может быть определен нормативным методом с корректированием. Расчет физического износа при этом производится по следующей формуле:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (4) |

или

|  |  |
| --- | --- |
|  | (4.1) |

где  - фактический пробег с начала эксплуатации ТС на дату оценки, тыс.км;

 - фактический возраст (срок службы) ТС на дату оценки, лет (мото-час);

К1 – коэффициент корректирования в зависимости от условий эксплуатации;

К2 – коэффициент корректирования в зависимости от модификации ТС и организации его работы;

К3 – коэффициент корректирования в зависимости от природно-климатических условий.

Величина коэффициентов К1, К2 и К3 установлена Положением [5], которым предусмотрено корректирование нормативного пробега до капитального ремонта (списания) в зависимости от различных факторов.

Коэффициент К1 имеет следующие значения: для первой категории условий эксплуатации – 1,0; для второй – 0,9; для третьей – 0,8; для четвертой – 0,7; для пятой – 0,6. Категория условий эксплуатации определяется в соответствии с классификацией условий эксплуатации, приведенной в Положении [4], в зависимости от дорожного покрытия, рельефа местности и условий движения автомобилей.

Коэффициент К2 имеет следующие значения: базовый автомобиль – 1,00; седельный тягач – 0,95; автомобиль с одним прицепом – 0,90; автомобиль с двумя прицепами или автомобиль самосвал при работе на коротких плечах (до 5 км) – 0,80; автомобили самосвалы с двумя прицепами – 0,75.

Коэффициент К3 имеет следующие значения для районов с различным климатом: умеренный – 1,0; жаркий сухой, очень жаркий сухой – 0,9; умеренно холодный – 0,9; холодный – 0,8; очень холодный – 0,7. Для районов с высокой агрессивностью окружающей среды по отношению к автомобилям (в основном побережье морей и океанов), а также при постоянном использовании автомобилей при перевозке химических грузов, вызывающих интенсивную коррозию деталей, значение коэффициента K3 снижается на 10%. Районирование территории РФ по климатическому признаку приведено в Положении [4].

В соответствии с формулой (20) [4, с.24] расчет физического износа с учетом возраста и пробега ТС с начала эксплуатации проводится по формуле:

|  |  |
| --- | --- |
| [%] | (5) |

где е – основание натуральных логарифмов, е = 2,72;

Ω - функция, зависящая от возраста и фактического пробега ТС с начала эксплуатации. Определяется по формуле:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (6) |

где

- коэффициент, учитывающий влияние на транспортное средство его возраста;

 - возраст транспортного средства (лет);

 - коэффициент, учитывающий влияние на износ транспортного средства величины его пробега;

 - пробег транспортного средства (тыс. километров).

На основании [4, Таблица 6.3] для обеспечения единого подхода к оценке технического состояния ТС различными экспертами и снижения влияния субъективности рекомендуется использовать шкалу экспертных оценок для определения коэффициента транспортных средств.

Параметры и характеристики технического состояния транспортного средства

| **п/п** | **Физическая характеристика состояния АМТС** | **Оценка состояния** | **Коэффициент износа, %** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Новое, незарегистрированное в органах ГИБДД автомототранспортное средство в отличном состоянии, после выполнения предпродажной подготовки, без признаков эксплуатации. | Новое | 0..10 |
| 2 | Практически новое ТС на гарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания и не требующее ремонта или замены каких-либо частей. | Очень хорошее | 10..20 |
| 3 | АМТС на послегарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания, не требующее текущего ремонта или замены каких-либо частей. ТС после капитального ремонта. | Хорошее | 20..40 |
| 4 | Бывшее в эксплуатации ТС, с выполненными объемами технического обслуживания, требующее текущего ремонта или замены каких-либо частей, имеющее незначительные повреждения лакокрасочного покрытия. | Удовлетворительное | 40..60 |
| 5 | Бывшее в эксплуатации ТС, в состоянии, пригодном для дальнейшей эксплуатации после выполнения работ текущего ремонта (замены) агрегатов, ремонта (наружной окраски) кузова (кабины). | Условно пригодное | 60..75 |
| 6 | Бывшее в эксплуатации ТС, требующее капитального ремонта или замены номерных агрегатов (двигателя, кузова, рамы), полной окраски. | Неудовлетворительное | До 80 |
| 7 | Бывшее в эксплуатации ТС, требующее ремонта в объеме, превышающем экономическую целесообразность его выполнения; отсутствие технической возможности осуществления такового; непригодное к эксплуатации и ремонту. | Предельное | 80 и более |

В общем случае расчет морального износа транспортного средства проводится по формуле:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (7) |

где:

- p-ый фактор, учитываемый при определении морального износа транспортного средства, %

Расчет значения первого фактора, учитывающего на дату оценки снятие транспортного средства с производства, проводится по формуле:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (8) |

где:

 - срок, прошедший с даты снятия транспортного средства с производства до даты оценки, лет.

Значение фактора морального износа , учитывающего прекращение выпуска запасных частей к транспортному средству, равно = 20%.

Значение фактора морального износа , учитывающего попадание ранее (до даты оценки) транспортного средства в дорожно-транспортное происшествие, равно = 5%.

Значение фактора морального износа , учитывающего количество владельцев транспортного средства (более 3 владельцев по данным регистрационных документов), равно И = 20%.

В простейшем случае, когда на изменение стоимости ТС оказывают влияние только факторы, присущие всем эксплуатируемым ТС – естественный износ и старение, и если не выявлено документально подтвержденных замен в процессе эксплуатации агрегатов и дорогостоящих комплектующих, расчет стоимости ведется по формулам (7) и (7.1)[1]:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (9) |

или

|  |  |
| --- | --- |
|  | (10) |

где – расчётная стоимость воспроизводства ТС с учётом физического износа, руб.

– расчётная стоимость замещения ТС с учётом физического износа, руб.;

kпр – коэффициент приведения цен по моделям ТС, снятых с производства к моделям, выпускаемыми промышленностью СНГ в настоящее время [3, Приложение 3];

Ц`р‑ расчетная розничная цена нового идентичного ТС с учетом фактической комплектности (минимальная рыночная цена продаж регионального официального дилера завода-изготовителя), руб.

В случае если ТС требует ремонта, то формулы (7), (7.1) приобретают вид:

 (11)

 , (12)

где Срем – стоимость затрат на проведение ремонта.

* 1. **Сравнительный подход**

Рыночный (сравнительный) подход является основным при оценке транспортных средств. Исходная информация при использовании рыночного подхода многочисленные справочники с ценами на новые и поддержанные автомобили отечественного и импортного производства, прайс-листы заводов-изготовителей, торгующих организаций и дилеров, специализированные печатные издания. Основная проблема при использовании рыночного подхода при оценке транспортных средств в РФ.

- значительная вариация рыночных цен на новые и подержанные автомобили по различным регионам.

Метод сравнения продаж базируется на трех принципах оценки имущества: спроса и предложения, замещения и вклада. С помощью этого метода посредством анализа рыночных цен продаж аналогичных объектов имущества моделируется рыночная стоимость оцениваемого объектов имущества. В том случае, если рассматриваемый сегмент рынка имущества соответствует условиям свободной конкуренции и не претерпел существенных изменений, аналогичный объект и будет продан приблизительно за ту же стоимость.

Рыночный подход эффективен в случае, когда имеется близкий аналог или несколько аналогов. Цена объекта аналога анализируется, корректируется, очищается от влияния нехарактерных обстоятельств купли-продажи и приводится к дате оценки с учетом динамики цен в соответствующем секторе рынка имущества.

Цены продаж сравнимых объектов транспортных средств (ТС) являются одним из факторов, определяющих спрос на оцениваемый объект имущества. Маловероятно, что потенциальные покупатели за оцениваемый объект имущества заплатят больше, чем они заплатили бы за аналогичный объект имущества. Если цены на аналогичные объекты имущества растут, то продавец знает: спрос на данный вид объектов имущества повысился. И наоборот, если цены на данном сегменте рынка снижаются, то спрос на данный вид объектов имущества падает.

Практическое применение метода сравнения продаж возможно при наличие развитого рынка имущества, и наоборот при отсутствии такого рынка либо его недостаточной развитости, а также если оцениваемый объект имущества является специализированным либо обладает исключительными экономическими выгодами и обременениями, не отражающими общее состояние рынка, применение этого метода не целесообразно.

Ввиду того, что объектом оценки является транспортное средство – легковой автомобиль, требующий капитального ремонта двигателя и коробки передач, а рынок автомобилей, которым требуется капитальный ремонт не развит и ввиду этого невозможно подобрать достаточное количество аналогов с подобным техническим состоянием, оценщик отказался от применения сравнительного подхода. (п. 13 ФСО № 10)

* 1. **Доходный подход**

Доходный подход основывается на определении текущей стоимости объекта оценки как совокупности будущих доходов от его использования. Так как доходы дает только конкретное производство, то доходный подход не применяется при оценке отдельных видов средств труда, являющихся элементом производства, а в основном используется только для оценки предприятий, производственных комплексов и других объектов бизнеса. При доходном подходе в основном используются метод дисконтированных денежных потоков и метод капитализации дохода. По этой причине при оценке транспортных средств доходный подход практически не применяется. Использование доходного подхода совместно с затратным и сравнительным возможно только при оценке раритетных автомобилей в том случае, когда оцениваемые автомобили приносят доход их владельцам путем активного использования на съемках фильмов, участия в демонстрационных пробегах с высоким призовым фондом, экспонирования на выставках.

* 1. **Решение об оценке**

Заключительным элементом процесса оценки является сравнение оценок, полученных на основе указанных подходов и сведение полученных стоимостных оценок к единой стоимости объекта. Процесс сведения учитывает слабые и сильные стороны каждого подхода, определяет, насколько существенно они влияют при оценке объекта на объективное отражение рынка.

В связи с вышеизложенным и наличием имеющейся информацией оценщик принял решение провести оценку:

**Транспортные средства:**

расчет стоимости произвести сравнительным и затратным подходом.

Из-за отсутствия исходных данных доходный подход для расчёта стоимости объекта оценки в данном отчёте не применяется.

1. **ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ** 
   1. **Определение рыночной стоимости затратным подходом**

Расчёт физического износа с учетом возраста и пробега транспортного средства производится по формуле (5) настоящего отчёта.

Для этого сначала по формуле: (6) рассчитывается функция Ω по данным об оцениваемых транспортных средствах (возраст, пробег), из табличных данных для различных типов транспорта, представленных ниже в таблице.



Значения табличных величин для физического износа:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Тип транспорта** |  |  |
| 1 | Легковые автомобили, страной происхождения которых является Российская Федерация | 0,07 | 0,0035 |
| 2 | Грузовые бортовые автомобили, страной происхождения которых является Российская Федерация | 0,1 | 0,003 |
| 3 | Тягачи отечественного производства | 0,09 | 0,002 |
| 4 | Самосвалы отечественного производства | 0,15 | 0,0025 |
| 5 | Специализированные автомобили отечественного производства | 0,14 | 0,002 |
| 6 | Автобусы отечественного производства | 0,16 | 0,001 |
| 7 | Легковые автомобили, странами происхождения которых являются государства Европы, включая Турцию | 0,05 | 0,0025 |
| 8 | Легковые автомобили американского производства | 0,055 | 0,003 |
| 9 | Легковые автомобили, странами происхождения которых являются государства Азии (кроме Японии) | 0,065 | 0,0032 |
| 10 | Легковые автомобили, страной происхождения которых является Япония | 0,045 | 0,002 |
| 11 | Грузовые автомобили зарубежного производства | 0,09 | 0,002 |
| 12 | Автобусы зарубежного производства | 0,12 | 0,001 |

Расчёт износа:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Наименование, марка и модель** | **Год выпуска** | **Пробег, тыс.км.** | **∆Т** | **∆L** | **Год оценки** | **Возраст ТС** | **Расчётная величина физического износа** | **Экспертная оценка состояния ТС** | **Экспертная величина физического износа** |
| 1 | Форд (Имя-М) | 2012 | 126 | 0,12 | 0,001 | 2016 | 4 | 38,13% | хорошее | 20-40% |
| 2 | Газ 2705 | 2008 | 249 | 0,1 | 0,003 | 2016 | 7 | 76,47% | неудовлетворительное | до 80% |

Расчёт рыночной стоимости затратным подходом:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Аналог** | **Кпр** | **Ца, руб.** | **Скорректированная цена** | **Ифиз, %** | **Ифун,%** | **Ивн, %** | **Сзатр, руб.** |
| 1 | Форд (Имя-М) | Форд (Имя-М) | 1,00 | 1 365 000 | 1 365 000 | 38,13% | 0% | 7,00% | 785 000 |
| 2 | Газ 2705 | Газ 2705 | 1,00 | 967 000 | 967 000 | 77,00% | 0% | 7,00% | 207 000 |

**Иэк** примем: рыночные данные по коэффициентам перехода объектов на вторичный рынок (справочник расчетных данных для оценки и консалтинга, т-ца 4.2.1) (автомашины – 0,93 – **7%**,

**Ифун=** 0%

* 1. **Определение стоимости сравнительным подходом**

Сравнительный подход традиционно реализуется методом сравнения продаж ТС. Этот метод базируется на информации о недавних сделках и публичных офертах с аналогичными объектами на рынке и сравнении оцениваемого объекта с аналогами. Далее вносятся поправки, учитывающие различия между оцениваемым объектом и аналогами. Это позволяет определить цену продажи каждого аналога, как если бы он обладал теми же основными характеристиками, что и оцениваемый объект. Скорректированная цена дает оценщику возможность сделать заключение о том, что наиболее вероятная цена продажи аналогичных объектов отражает рыночную стоимость.

Оцениваемые объекты принадлежат к узкоспециализированному рынку специальной техники, данный рынок характеризуется сезонностью продаж. Срок экспозиции аналогичных объектов на открытом рынке может достигать от нескольких месяцев до 1 года и более. Выбранные аналоги – выставлены на продажу в типичный период экспозиции для данного рынка, имеют равноценные потребительские свойства, одинаковые с объектами оценки назначение и идентичные технические параметры.

Объекты-аналоги представлены в Приложении

Выборка проводилась по публикациям на сайте частных объявлений www.avito.ru и объявлениям, размещенным на специализированных сайтах РБ и РФ.

В качестве единицы сравнения в настоящем Отчете выбран «срок эксплуатации ТС» и «пробег». Принимая во внимание тот факт, что при оценке объекта оценки затратным подходом был определён расчётный износ и экспертный износ, то для соблюдения единообразия методики расчета Иф для объектов-аналогов будет рассчитан так же. Расчётные значения Иф для объектов – аналогов приняты согласно пробегу (если информация по пробегу отсутствует, то принято значение расчетного пробега) и году указанных продавцом в объявлении.

Настоящий метод позволяет напрямую использовать данные регионального рынка подержанных ТС рассматриваемого класса, востребованность потребителем аналогичного ТС и сводит к минимуму экспертные оценки Оценщика, что повышает достоверность результата.

**Описание корректировок:**

***-Торг***. Из приведенных аналогов сделка купли-продажи на момент оценки пока не состоялась ни по одному объекту, поэтому для расчёта используется цена предложения, скорректированная на торг. Корректировку принимаем с учетом информации, полученной из справочника расчетных данных для оценки и консалтинга (СРД № 16, таблица 4.3.1 коэффициент уторговывания на вторичном рынке), для легкового транспорта импортного производства 8-12%, (принимаю мах значение – 12%), для легкового отечественного транспорта – 7-9%, (принимаю мах значение – 9%), (максимальные значения приняты в ввиду сложной экономической ситуации на товарных рынках).

***-Объём (мощность) двигателя***. При отличном объёме двигателя оцениваемого автотранспорта от объёмов двигателей аналогов вводится корректировка с коэффициентом торможения 0,7.

***- Техническое состояние (годность).*** В практике оценки используются два показателя величины износа – непосредственно процент износа и процент пригодности (годности).

Для внесения корректировок при расчетах в сравнительном подходе необходимо рассчитать физический износ средств-аналогов по той же методике расчета которая была применена для расчета физического износа объекта оценки. Если информация о пробеге транспортного средства отсутствует, то принимаем расчетное значение пробега.

Для объектов-аналогов к объектам оценки в п.3-12.: применение методик расчета физического износа и последующая корректировка не представляется возможным ввиду отсутствия исходных данных для расчетов. Вместо корректировки на техническое состояние применяю корректировку на год выпуска, исходя из того что с изменением возраста происходит изменение величины износа оборудования и соответственно изменение технического состояния. Данную корректировку произвожу применением норм амортизационных начислений для разных видов транспортных средств, машин, оборудования.

Годность объекта оценки и объектов-аналогов (пригодность для дальнейшей эксплуатации) определяем вычитанием процента физического износа из стоимости объекта, соответствующей эталонному состоянию (100%).

***- Корректировку на процент годности*** рассчитываем по формуле:

|  |  |
| --- | --- |
| К = | (100 – Ифо) |
| (100 - Ифа) |
|  |  |

где К – корректировка на годность;

ИфА – физический износ объекта – аналога;

ИфО – физический износ оцениваемого объекта.

***- Удельный вес***. Полученным после внесения корректировок стоимостям транспортных средств-аналогов экспертным путем были присвоены равные весовые доли.

Расчёт рыночной стоимости сравнительным подходом.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | Объект оценки | Аналог №1 | Аналог №2 | Аналог №3 |
| Модель | Форд (Имя-М) | Форд (Имя-М) | Форд (Имя-М) | Форд (Имя-М) |
| Источник информации: |  | авито | авито | авито |
| Год выпуска | 2012 | 2012 | 2012 | 2012 |
| Пробег, тыс.км. | 126 | 173 | 290 | 195 |
| Цена предложения, руб. | - | 850 000 | 950 000 | 850 000 |
| Корректировка на торг, % |  | 12% | 12% | 12% |
| Скорректированная рыночная цена, руб. |  | 748 000 | 836 000 | 748 000 |
| Объем двигателя, л.с | 155 | 125 | 155 | 155 |
| Корректировка на объем двигателя и функциональное отличие |  | 1,24 | 1 | 1 |
| Скорректированная рыночная цена, руб. |  | 927 520 | 836 000 | 748 000 |
| Физический износ по методике Р-03112194-0376-98, % | 38,13% | 41,32% | 47,80% | 42,59% |
| Корректировка по оценке состояния (физическому износу) |  | 1,05 | 1,19 | 1,08 |
| Скорректированная рыночная цена, руб. |  | 977 881 | 990 790 | 806 156 |
| Весовой коэффициент |  | 0,333 | 0,333 | 0,333 |
| Скорректированная рыночная цена, руб. |  | 325 634 | 329 933 | 268 450 |
| Рыночная стоимость, руб. |  | 924 000 |  |  |

Расчёт рыночной стоимости сравнительным подходом

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | Объект оценки | Аналог №1 | Аналог №2 | Аналог №3 |
| Модель | Газ 2705 | Газ 2705 | Газ 2705 | Газ 2705 |
| Источник информации: |  | авито | авито | авито |
| Год выпуска | 2008 | 2007 | 2006 | 2006 |
| Пробег, тыс.км. | 249 | 109 | 130 | 240 |
| Цена предложения, руб. | - | 126 000 | 135 000 | 150 000 |
| Корректировка на торг, % |  | 9% | 9% | 9% |
| Скорректированная рыночная цена, руб. |  | 114 660 | 122 850 | 136 500 |
| Объем двигателя, л.с | 124 | 140 | 140 | 140 |
| Корректировка на объем двигателя и функциональное отличие |  | 0,89 | 0,89 | 0,89 |
| Скорректированная рыночная цена, руб. |  | 101 556 | 108 810 | 120 900 |
| Физический износ по методике Р-03112194-0376-98, % | 76,47% | 59,71% | 75,09% | 82,09% |
| Корректировка по оценке состояния (физическому износу) |  | 0,5839 | 0,9446 | 1,3139 |
| Скорректированная рыночная цена, руб. |  | 59 300 | 102 781 | 158 851 |
| Весовой коэффициент |  | 0,333 | 0,333 | 0,333 |
| Скорректированная рыночная цена, руб. |  | 19 747 | 34 226 | 52 897 |
| Рыночная стоимость, руб. |  | 107 000 |  |  |

* 1. **Определение итоговой величины рыночной стоимости**

Оценка произведена с учетом всех условий и предпосылок, наложенных условиями исходной задачи.

Сравнительный подход отражает ту цену, которая может возникнуть на рынке с учетом всех тенденций рынка и предпочтений покупателей. К тому же, в настоящее время основная масса как продавцов, так и покупателей ориентируется, как раз, на официально опубликованные объявления по аналогичному имуществу. При применении сравнительного подхода Оценщиком рассчитана рыночная стоимость объекта оценки, с учетом обоснованных среднерыночных корректировок на качественные и количественные характеристики объектов сравнения: модель, техническое состояние, комплектацию объектов-аналогов, временную сопоставимость публичных оферт и условия продажи объектов-аналогов, характерных для регионального товарного рынка подержанных автомобилей на дату оценки. Учтена скидка на торг.

Расчёт удельных весов к применённым подходам

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Затратный подход** | **Сравнительный подход** |
|
| Достоверность и полнота информации | 50 | 50 |
| Способность учитывать действительные намерения покупателя и продавца | 20 | 80 |
| Способность учитывать конъюнктуру рынка | 20 | 80 |
| **Весовые показатели достоверности подхода оценки** | **30** | **70** |

Расчёт итоговой величины рыночной стоимости объектов оценки

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | **Объект оценки** | **Предварительная стоимость, руб.** | | | **Удельный вес, %** | | | **Итоговая стоимость с общепринятым округлением, руб.** |
| **Затратный** | **Сравнительный** | **Доходный** | **Затратный** | **Сравнительный** | **Доходный** |
| 1 | Форд (Имя-М) | 785 000 | 924 000 | Не применялся | 30% | 70% | 0 | 882 000 |
| 2 | Газ 2705 | 207 000 | 107 000 | Не применялся | 0% | 100% | 0 | 107 000 (\*) |
|  | итого |  |  |  |  |  |  | 989 000 |

(\*) п.. 2 различия в стоимостях сравнительным и затратным подходом более чем в 2 раза, сравнительный подход более полно отражает рыночную ситуацию на рынке, поэтому ему присвоен весовой коэффициент – 100%

**Итого: рыночная стоимость объектов оценки составляет:**

***989 000 (Девятьсот восемьдесят девять тысяч) руб.***

1. **ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ**
2. Федеральный закон РФ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» от 29 июля 1998 года №135-Ф3.
3. Федеральные стандарты оценки, обязательные к применению субъектами оценочной деятельности:
4. Федеральный стандарт оценки №1 «Общие понятия оценки, подходы к оценке и требования к проведению оценки (ФСО №1)», Федеральный стандарт оценки №2 «Общие понятия оценки, подходы к оценке и требования к проведению оценки (ФСО №2)», Федеральный стандарт оценки №3 «Требования к отчёту об оценке (ФСО №3)». Федеральный стандарт оценки №10 «Оценка стоимости машин и оборудования»
5. «Методика оценки стоимости поврежденных транспортных средств, стоимости их восстановления и ущерба от повреждения». Р-03112194-0377-98.
6. «Методическое руководство по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления». РД 37.009.015-98 с изменениями №1, №2, №3, №4, №5, № 6. (Москва - 2007 г.)
7. Методическое руководство по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления РД 37.009.015-98 (с изменениями №1, №2, №3)
8. «Правила эксплуатации автомобильных шин» НИИАТ; НИИШП. (Утверждены Министерством Транспорта РФ и Министерством промышленности РФ, введены в действие с 1 июля 1997 г.). М. 1997г.
9. «Оценка автотранспортных средств» Ю.В. Андрианов, «Дело», 2003 г.
10. Рутгайзер В. «Оценка рыночной стоимости машин и оборудования» (М., Дело, 1998г.)
11. «Исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки» Методическое руководство для судебных экспертов. (Москва, 2008г.)
12. Справочник расчетных данных для оценки и консалтинга (СРД №16, Москва 2015г.)
13. **СПИСОК ПРИЛОЖЕНИЙ**
14. Акт осмотра
15. Копии ПТС
16. Фотографии объектов оценки
17. Решение арбитражного суда
18. Информация об аналогах для расчёта по затратному и сравнительному подходу
19. Копии документов оценщика, подтверждающих право на оценочную деятельность

**ПРИЛОЖЕНИЯ**