

ОТЧЕТ №ОД-XXX/16 ОТ 26.07.2016 Г.

**ОБ ОЦЕНКЕ РЫНОЧНОЙ И ЛИКВИДАЦИОННОЙ
СТОИМОСТЕЙ НЕДВИЖИМОГО ИМУЩЕСТВА:
ПАССАЖИРСКИЙ ТЕПЛОХОД «АТЛАНТИДА»,
РЕГИСТРОВЫЙ НОМЕР XXXXXX, В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
КРЕДИТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ**

Заказчик:

АО «XXXXXX»

Исполнитель:

ООО «АПХИЛЛ»

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	4
1.1. Задание на оценку	4
1.2. Применяемые стандарты оценки	4
1.3. Сведения об оценщике и Заказчике	4
1.4. Основные факты и выводы	5
РАЗДЕЛ 2. СДЕЛАННЫЕ ДОПУЩЕНИЯ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ УСЛОВИЯ	7
РАЗДЕЛ 3. ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ	9
3.1. Перечень документов, устанавливающих количественные и качественные характеристики Объектов оценки	9
3.2. Перечень использованных при проведении оценки данных	9
3.3. Анализ достаточности и достоверности информации	10
3.4. Количественные и качественные характеристики Объекта оценки	11
3.5. Фотографии Объекта оценки	14
РАЗДЕЛ 4. АНАЛИЗ РЫНКА	21
4.1. Анализ влияния общей политической и социально-экономической обстановки в стране	21
4.1.1. Основные показатели развития российской экономики	21
4.1.2. Динамика ВВП	21
4.1.3. Состояние промышленного производства	22
4.1.4. Инвестиционная активность	23
4.1.5. Строительная деятельность	24
4.1.6. Сельскохозяйственная деятельность	25
4.1.7. Потребительский спрос и доходы населения	25
4.1.8. Уровень инфляции и динамика цен	27
4.1.9. Основные выводы	29
4.2. Характеристика рынка речного судостроения России	30
4.2.1. Резюме	30
4.2.2. Текущая ситуация	31
4.3. Основные проблемы в отрасли	36
4.3.1. Фискальные проблемы	36
4.3.2. Кредиты и субсидии	37
4.3.3. Технологическая отсталость	37
4.3.4. Неразвитость лизинга	38
4.3.5. Изношенность инфраструктуры внутренних водных путей	38
4.4. Факторы, влияющие на спрос, предложение и цены	39
РАЗДЕЛ 5. ОСНОВНЫЕ МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОЦЕНКИ	40
5.1. Понятие рыночной и ликвидационной стоимостей	40
5.2. Общие понятия, используемые в процессе оценки	40
5.3. Специальная терминология	41
5.4. Характеристика подходов к оценке недвижимого имущества	42
5.5. Этапы проведения оценки	43
5.6. Анализ наилучшего и наиболее эффективного варианта использования	44
5.7. Выбор подходов к оценке	45
РАЗДЕЛ 6. ОПИСАНИЕ ПРОЦЕССА ОЦЕНКИ НЕДВИЖИМОГО ИМУЩЕСТВА, ПРОВОДИМОГО В РАМКАХ СРАВНИТЕЛЬНОГО ПОДХОДА	47
6.1. Описание последовательности определения стоимости недвижимого имущества, проводимого в рамках сравнительного подхода	47
6.2. Определение рыночной стоимости недвижимого имущества методом прямого сравнительного анализа продаж	47
6.2.1. Анализ сегмента рынка, к которому принадлежит оцениваемое недвижимое имущество	47
6.2.2. Определение элементов сравнения	47
6.2.3. Внесение корректировок	49

6.3. Результаты определения рыночной стоимости недвижимого имущества, проводимого в рамках сравнительного подхода.....	51
РАЗДЕЛ 7. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ИТОГОВОЙ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ	54
7.1. Краткая характеристика сравнительного подхода	54
7.2. Определение итоговой величины рыночной стоимости Объекта оценки	54
РАЗДЕЛ 8. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ИТОГОВОЙ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ НА КОНЕЦ СРОКА ПОЛЕЗНОЙ СЛУЖБЫ (СКРАПОВАЯ СТОИМОСТЬ).....	55
РАЗДЕЛ 9. РАСЧЕТ ЛИКВИДАЦИОННОЙ СТОИМОСТИ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ.....	58
9.1. Порядок расчета ликвидационной стоимости объекта оценки	58
9.2. Расчет чистой стоимости реализации Объекта оценки.....	58
9.3. Расчет коэффициента ликвидности предмета залога (Кликв).....	62
9.4. Расчет ликвидационной стоимости Объекта оценки	63
РАЗДЕЛ 10. ДЕКЛАРАЦИЯ КАЧЕСТВА ОЦЕНКИ	64
РАЗДЕЛ 11. СПИСОК ИСТОЧНИКОВ ИНФОРМАЦИИ.....	65
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ДОКУМЕНТЫ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИСПОЛНИТЕЛЯ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОБЪЕКТАХ-АНАЛОГАХ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 3 ДОКУМЕНТЫ, ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ ЗАКАЗЧИКОМ	

РАЗДЕЛ 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

1.1. Задание на оценку

Объект-оценки (состав объекта оценки):	Недвижимое имущество: пассажирский теплоход «АТЛАНТИДА», регистрационный номер XXXXXX
Характеристики Объектов оценки и его оцениваемых частей:	См. Раздел 3
Права, учитываемые при оценке объектов оценки, ограничения (обременения) объектов оценки:	Право собственности, ограничения (обременения) не зарегистрированы
Имущественные права на Объект оценки:	Право собственности
Цель оценки:	Определение рыночной и ликвидационной стоимостей в целях обеспечения кредитных обязательств
Предполагаемое использование результатов оценки и связанные с этим ограничения:	Для предоставления в кредитную организацию. Заказчик не может использовать настоящий Отчет (или любую его часть) для других целей
Вид стоимости:	Рыночная, ликвидационная
Дата оценки:	«16» июля 2016 г.
Период проведения оценки:	5 (Пять) рабочих дня, начиная с даты «16» июля 2016 г.
Допущения и ограничения, на которых должна основываться оценка:	См. Раздел 2

1.2. Применяемые стандарты оценки

Применяемые стандарты оценки:	1. Федеральный стандарт оценки «Общие понятия оценки, подходы к оценке и требования к проведению оценки (ФСО № 1)» от 20.05.2015 г. 2. Федеральный стандарт оценки «Цель оценки и виды стоимости (ФСО №2)» от 20.05.2015 г. 3. Федеральный стандарт оценки «Требования к отчету об оценке (ФСО №3)» от 20.05.2015 г. 4. Федеральный стандарт оценки «Оценка недвижимости (ФСО №7)» от 25.09.2014 г. 5. Федеральный стандарт оценки «Оценка для целей залога (ФСО №9)» от 01.06.2015 г. 6. Стандарты и Правила оценочной деятельности НП СРОО «ЭС».
Обоснование применения стандартов оценки	Согласно законодательству РФ, в области оценочной деятельности, ФСО №1-3, 7, 9 обязательны для применения всеми оценщиками; согласно внутреннему регламенту НП «СРОО «ЭС», Стандарты и Правила оценочной деятельности НП «СРОО «ЭС» обязательны для применения всеми членами НП «СРОО «ЭС»

1.3. Сведения об оценщике и Заказчике

Исполнитель:	Общество с ограниченной ответственностью «Апхилл». (ОГРН: 1097746622643, дата присвоения ОГРН: 14.10.09 г.) ИНН: 7708706445, КПП: 770801001
Место нахождения Исполнителя:	107140, г. Москва, ул. Верхняя Красносельская, д. 34
Почтовый адрес Исполнителя:	107140, г. Москва, ул. Верхняя Красносельская, д. 34
Фактический адрес:	107031, г. Москва, ул. Кузнецкий Мост, д. 19, стр. 1
Контактная информация Исполнителя:	+7 (495) 22-777-92, www.uphill.ru, e-mail: info@uphill.ru
Банковские реквизиты Исполнителя:	Р/с: 40702810000000000935 в ООО КБ «Международный расчетный банк», к/с: 30101810700000000177, БИК: 044579177

Сведения о добровольном страховании ответственности Исполнителя:	Страховой полис ОСАО «РЕСО-Гарантия» №922/974849166 от 17.09.2015г. добровольного страхования ответственности юридического лица. Срок действия: с «03» октября 2015 г. по «02» октября 2016 г. Страховая сумма: 100 000 000 руб.
Оценщик:	Вусов Александр Владимирович
Информация о членстве Исполнителя (оценщика) в саморегулируемой организации оценщиков:	107031, г. Москва, ул. Кузнецкий Мост, д. 19, стр. 1
Место нахождения саморегулируемой организации оценщиков:	Является членом Некоммерческого партнерства «Саморегулируемая организация оценщиков «Экспертный совет», включен в реестр оценщиков «03» июня 2013 г. за регистрационным №1018 (Свидетельство НП «СРОО «ЭС»)
Сведения об обязательном страховании гражданской ответственности Оценщика:	109028, г. Москва, Б. Трехсвятительский пер., д. 2/1, стр. 2
Сведения о получении Оценщиком профессиональных знаний и стаже работы в оценочной деятельности:	Полис обязательного страхования ответственности оценщика №922/854215900, выдан ОСАО «РЕСО-Гарантия» по договору №922/854215900 от 02.10.2014 г., ДС №1 от 20.02.2015. г. Срок действия: с «21» февраля 2015 г. по «02» октября 2016 г. Лимит ответственности: 30 000 000 руб.
Стаж работы в оценочной деятельности:	Диплом о высшем профессиональном образовании ВСГ 0196829. Выдан Московской Финансово-Промышленной академией 27 июня 2008 г. Квалификация: Экономист по специальности «Финансы и кредит». Специализация: Оценка собственности. Свидетельство о повышении квалификации №5558. Выдано Московским государственным университетом технологии и управления им. К. Г. Разумовского по программе «Оценочная деятельность» 16 октября 2012 г.
Сведения о трудовом договоре между Исполнителем и Оценщиком:	7 лет
Информация обо всех привлекаемых к проведению оценки и подготовке отчета об оценке специалистах:	Трудовой договор между Вусовым А. В. и ООО «Апхилл» №01/09-О от «16» октября 2009 г.
Заказчик:	АО «XXXXX» (ОГРН: 1027739177XXX, дата присвоения ОГРН: 18.01.1993 г.), ИНН: 7708022XXX, КПП: XXX001001
Место нахождения Заказчика:	101000, г. Москва, Петроверигский пер., д. 2
Почтовый адрес Заказчика:	101000, г. Москва, Петроверигский пер., д. 2
Банковские реквизиты Заказчика:	В ОПЕРУ МГТУ Банка России, к/с: 3010 1810 XXXX 0000 0922, БИК: 44525XXX

1.4. Основные факты и выводы

Объект-оценки (состав объекта оценки):	Недвижимое имущество: пассажирский теплоход «АТЛАНТИДА», регистрационный номер XXXXXX
Правообладатель оцениваемого имущества:	XXX Алексей Валерьевич
Дата осмотра Объекта оценки:	«25» XXX 2015 г.
Дата составления Отчета:	«31» XXX 2015 г.
Основание для проведения оценки:	Договор №ОД-XXX/16 от «16» XXX 2016 г. между АО «XXXXX» и ООО «Апхилл»
Балансовая стоимость Объекта оценки:	Неприменима для настоящего Отчета

Результат оценки стоимости Объекта оценки, полученный при применении затратного подхода:	Не применялся
Результат оценки стоимости Объекта оценки, полученный при применении сравнительного подхода (без учета НДС (18%)):	2 050 209 (Два миллиона пятьдесят тысяч двести девять) руб.
Результат оценки стоимости Объекта оценки, полученный при применении доходного подхода (без учета НДС (18%)):	Не применялся
Итоговая величина рыночной стоимости Объекта оценки на дату оценки (без учета НДС (18%)):	2 050 209 (Два миллиона пятьдесят тысяч двести девять) руб.
Итоговая величина рыночной стоимости Объекта оценки на дату оценки на конец срока полезной службы (без учета НДС (18%)):	877 778 (Восемьсот семьдесят семь тысяч семьсот семьдесят восемь) руб.
Итоговая величина ликвидационной стоимости Объекта оценки на дату оценки (без учета НДС (18%)):	1 198 267 (Один миллион сто девяносто восемь тысяч двести шестьдесят семь) руб.

А. В. Вусов

**Оценщик
Руководитель проектов**

А. А. Сёмин

**Генеральный директор
ООО «Апхилл»**

РАЗДЕЛ 3. ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ

3.1. Перечень документов, устанавливающих количественные и качественные характеристики Объектов оценки

Количественные и качественные характеристики объектов оценки установлены по результатам осмотра объекта оценки, а также на основании следующих правоустанавливающих и технических документов, предоставленных Заказчиком:

- копия Выписки из государственного судового реестра Московского бассейнового управления государственного надзора на ВВТ №МБУ-15-XX от «17» января 2007 г.;
- копия Свидетельства о праве собственности на судно серии РТ-II №XXXXXX от «29» июля 2004 г.;
- копия Свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации серии РТ-II №XXXXXX от «29» июля 2004 г.;
- копия Классификационного свидетельства, выдано Российским речным регистром «18» июня 2004 г.;
- копия Пассажирского свидетельства, выдано Российским речным регистром «18» июня 2004 г.;
- копия Свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором, выдано Российским речным регистром «18» июня 2004 г.;
- копия Свидетельство о годности к плаванию, выдано Российским речным регистром «18» июня 2004 г.;
- копия Акта внеочередного освидетельствования судна, выдано Российским речным регистром «19» мая 2004 г.;
- копия Акта очередного освидетельствования корпуса, выдано Российским речным регистром «19» мая 2004 г.;
- копия Акта первоначального освидетельствования судна, выдано Российским речным регистром «18» июня 2004 г.;
- копия Акта внеочередного освидетельствования судна, выдано Российским речным регистром «09» ноября 2009 г.;
- копия Акта классификационного освидетельствования корпуса, выдано Российским речным регистром «31» мая 2010 г.;
- копия Классификационного свидетельства, выдано Российским речным регистром «31» мая 2010 г.

3.2. Перечень использованных при проведении оценки данных

Проведение анализа и расчетов, прежде всего, основывалось на информации об Объектах оценки, полученной от Заказчика, при визуальном осмотре Объектов оценки и в ходе независимых исследований, проведенных Исполнителем. Предполагается, что представленная Заказчиком или сторонними специалистами информация является надежной и достоверной. Недостаток информации восполнялся сведениями из других источников, имеющейся базы данных Исполнителя и собственным опытом Исполнителя. Количественные и качественные характеристики объектов, подлежащих оценке, установлены по результатам осмотра объектов оценки, а также на основании следующих правоустанавливающих и технических документов, предоставленных Заказчиком.

Таблица 3.1. Перечень использованных при проведении оценки данных

№ п/п	Перечень данных	Источник информации
1	Правовая информация	▪ Свидетельство о праве собственности на судно серии РТ-II №XXXXXX от «29» июля 2004 г.; ▪ Выписка из государственного судового реестра Московского бассейнового управления государственного надзора на ВВТ №МБУ-15-XX от «17» января 2007 г.
2	Технические характеристики	▪ Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации серии РТ-II №XXXXXX от «29» июля 2004 г.; ▪ Классификационное свидетельство, выдано Российским речным регистром «18» июня 2004 г.;

№ п/п	Перечень данных	Источник информации
		- Пассажирское свидетельство, выдано Российским речным регистром «18» июня 2004 г.; - Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором, выдано Российским речным регистром «18» июня 2004 г.; - Свидетельство о годности к плаванию, выдано Российским речным регистром «18» июня 2004 г.; - Акт внеочередного освидетельствования судна, выдано Российским речным регистром «19» мая 2004 г.; - Акт очередного освидетельствования корпуса, выдано Российским речным регистром «19» мая 2004 г.; - Акт первоначального освидетельствования судна, выдано Российским речным регистром «18» июня 2004 г.; - Акт внеочередного освидетельствования судна, выдано Российским речным регистром «09» ноября 2009 г.; - Акт классификационного освидетельствования корпуса, выдано Российским речным регистром «31» мая 2010 г.; - Классификационное свидетельство, выдано Российским речным регистром «31» мая 2010 г.
3	Рыночная информация	- Интернет-сайты и/или печатные издания специализированных организаций; - Ссылки на конкретные источники информации указаны далее по тексту Отчета

3.3. Анализ достаточности и достоверности информации

В соответствии с п. 19 ФСО №1 Оценщик должен провести анализ достаточности и достоверности информации, используя доступные ему для этого средства и методы.

Проведенный анализ и сделанные выводы представлены ниже.

1. Анализ достаточности информации.

Достаточный¹ — удовлетворяющий какой-либо потребности, имеющийся в нужном количестве, довольно большой.

Достаточный² — включающий в себя все необходимые условия, вполне обуславливающий.

Анализ достаточности в рамках настоящей оценки проводился путем исследования предоставленной Заказчиком информации (в виде копий документов, справочных данных специалистов компании), необходимой для оценки, а также проведенного осмотра оцениваемых объектов.

Перечень предоставленной Заказчиком информации:

- копия Выписки из государственного судового реестра Московского бассейнового управления государственного надзора на ВВТ №МБУ-15-XX от «17» января 2007 г.;
- копия Свидетельства о праве собственности на судно серии РТ-II №XXXXXX от «29» июля 2004 г.;
- копия Свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации серии РТ-II №XXXXXX от «29» июля 2004 г.;
- копия Классификационного свидетельства, выдано Российским речным регистром «18» июня 2004 г.;
- копия Пассажирского свидетельства, выдано Российским речным регистром «18» июня 2004 г.;
- копия Свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором, выдано Российским речным регистром «18» июня 2004 г.;
- копия Свидетельство о годности к плаванию, выдано Российским речным регистром «18» июня 2004 г.;

¹ Толковый словарь русского языка: В 4 т./ Под ред. Д. Н. Ушакова. — М.: Гос. ин-т «Сов. энцикл.» ОГИЗ; Гос. изд-во иностр. и нац. слов, 1935-1940. Электронная версия взята с сайта www.slovari.yandex.ru.

² Толковый словарь русского языка: В 4 т./ Под ред. Д. Н. Ушакова. — М.: Гос. ин-т «Сов. энцикл.» ОГИЗ; Гос. изд-во иностр. и нац. слов, 1935-1940. Электронная версия взята с сайта www.slovari.yandex.ru.

Показатель	Характеристика
Правоподтверждающие документы	- Свидетельство о праве собственности на судно серии РТ-II №XXXXXX от «29» июля 2004 г.; - Выписка из государственного судового реестра Московского бассейнового управления государственного надзора на ВВТ №МБУ-15-XX от «17» января 2007 г.
Существующие ограничения и обременения	Не установлены

Источник: данные Заказчика

Таблица 3.4. Основные технические характеристики Объекта оценки

Наименование	Характеристика
Название судна	Атлантида (ПМ-613)
Регистровый номер	XXXXXX
Тип и назначение судна	Пассажирский теплоход
Год постройки	1970
Автор и № проекта	Судоверфь «Эдгар Андре», пр. 2766 / переоборудовано ТО СРЗ им. Бутякова, пр. 2766/45.80
Формула класса	*О 2,0 (лед20)
Судовладелец	XXXXXXX Алексей Валерьевич
Габаритные размеры судна	
Длина, м	66,6
Ширина, м	8,16
Высота борта, м	3,10
Надводный борт	1,78
Пассажировместимость	20/120 чел.
Материал корпуса, способ изготовления	Сталь ВМСтЗсп, сварной
Главные двигатели	8ЧР 24/36 (8NVD36U)
Количество	Два
Мощность, л.с.	610 (2 x 224 кВт)
Заводской номер	677046, 677035
Вспомогательные двигатели	6NVD26, ЯМЗ-238
Количество двигателей	Два
Мощность, л.с.	180 (132 кВт)
Техническое состояние	Проведенный осмотр судов позволил сделать вывод, что техническое состояние судна можно охарактеризовать как аварийное. Имеются существенные повреждения корпуса, а также повреждения основных двигателей, агрегатов и элементов электротехнического оборудования. Необходима комплексная экспертиза состояния судна с соблюдением норм Российского Речного Регистра. На дату оценки судно не эксплуатируется. Судно ремонтпригодно.

Источник: данные Заказчика, исследование ООО «Апхилл»

3.5. Фотографии Объекта оценки



Фотография 3.1. Внешний вид Объекта оценки



Фотография 3.2. Внешний вид Объекта оценки
(корма)



Фотография 3.3. Внешний вид Объекта оценки
(правый борт)



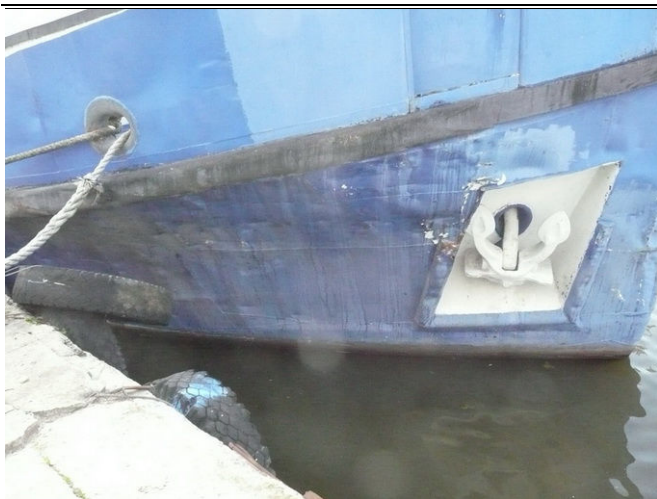
Фотография 3.4. Внешний вид Объекта оценки
(правый борт)



Фотография 3.5. Внешний вид Объекта оценки
(правый борт и носовая часть)



Фотография 3.6. Внешний вид Объекта оценки
(носовая часть, внешние дефекты корпуса)



Фотография 3.7. Внешний вид Объекта оценки (носовая часть, внешние дефекты корпуса)



Фотография 3.8. Внешний вид Объекта оценки (правый борт, внешние дефекты корпуса)



Фотография 3.9. Внешний вид Объекта оценки (правый борт, внешние дефекты корпуса)



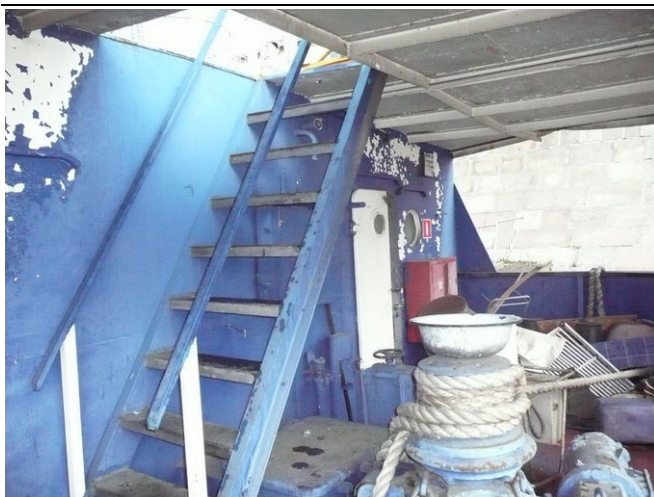
Фотография 3.10. Внешний вид Объекта оценки (правый борт, внешние дефекты корпуса)



Фотография 3.11. Внешний вид Объекта оценки (верхняя палуба)



Фотография 3.12. Внешний вид Объекта оценки (верхняя палуба)



Фотография 3.13. Внутренние помещения Объекта оценки (средняя палуба)



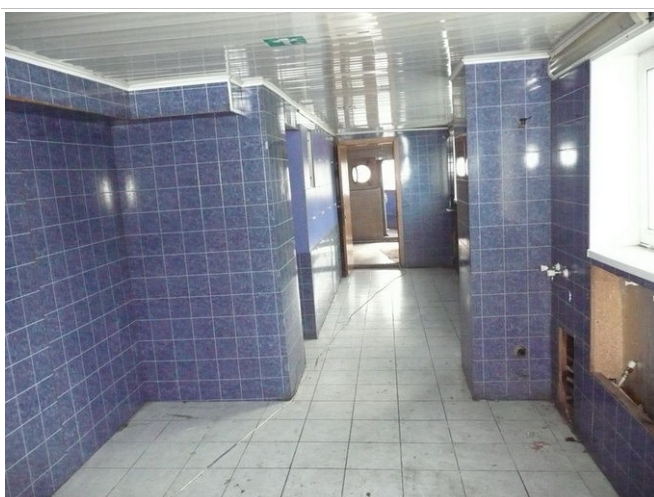
Фотография 3.14. Внутренние помещения Объекта оценки (средняя палуба)



Фотография 3.15. Внутренние помещения Объекта оценки (средняя палуба)



Фотография 3.16. Внутренние помещения Объекта оценки (средняя палуба)



Фотография 3.17. Внутренние помещения Объекта оценки (средняя палуба)



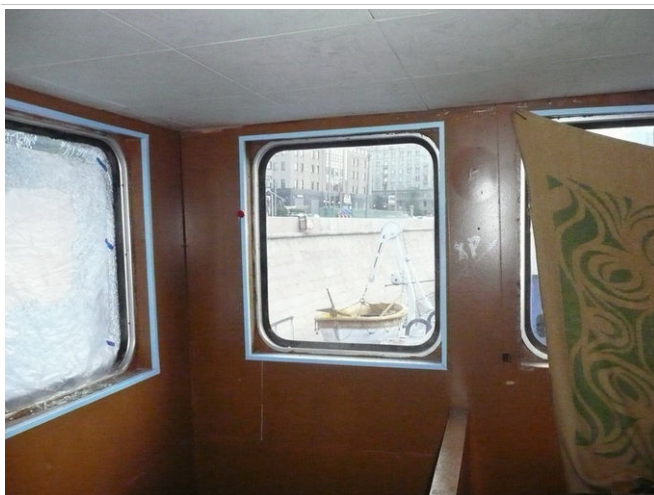
Фотография 3.18. Внутренние помещения Объекта оценки (средняя палуба)



Фотография 3.19. Внутренние помещения Объекта оценки (средняя палуба)



Фотография 3.20. Внутренние помещения Объекта оценки (рубка)



Фотография 3.21. Внутренние помещения Объекта оценки (рубка)



Фотография 3.22. Внутренние помещения Объекта оценки (рубка)



Фотография 3.23. Внутренние помещения Объекта оценки (рубка)



Фотография 3.24. Внутренние помещения Объекта оценки (рубка)



Фотография 3.25. Внутренние помещения Объекта оценки (рубка)



Фотография 3.26. Внутренние помещения Объекта оценки (машинное отделение)



Фотография 3.27. Внутренние помещения Объекта оценки (машинное отделение)



Фотография 3.28. Внутренние помещения Объекта оценки (двигатель)



Фотография 3.29. Внутренние помещения Объекта оценки (двигатель)



Фотография 3.30. Внутренние помещения Объекта оценки (двигатель)

- В сентябре инфляция потребительских цен ускорилась до 0,6% против 0,4% в августе, с начала года - 10,4%, за годовой период - 15,7% (в 2014 г.: с начала месяца - 0,7%, с начала года - 6,3%, за годовой период - 8,0%).

4.2. Характеристика рынка речного судостроения России

4.2.1. Резюме

Российский речной флот стоит на пороге масштабного кризиса. В ближайшие 10 лет из 9,5 тысяч судов должно быть списано ввиду крайней изношенности не менее 8 тысяч. Чтобы восполнить потери от столь массового выбытия, нужно спускать на воду около 800 судов ежегодно, тогда как в реальности строится не более 30-ти единиц коммерческого флота.

Между тем есть ряд направлений, по которым заменить речной флот для доставки грузов крайне затруднительно. Достаточно сказать, что транзитные автомобильные и железные дороги в России проложены преимущественно в широтном направлении (Запад-Восток), тогда как реки текут в долготном направлении (Юг-Север). Эта географическая особенность при обеспечении, к примеру, северного завоза играет решающую роль – по рекам «на севера» доставляется около 80% грузов. В Центральной части России на внутренний водный транспорт (ВВТ) приходится до четверти перевозок нефти. Большое значение речной транспорт имеет и при сезонных перевозках стройматериалов, зерна, ряда других грузов, восполняя недостатки транспортной инфраструктуры и повышая связанность страны. Российские судостроители способны нарастить объемы производства. Однако для этого должен быть решен целый ряд проблем. На сегодняшний день отечественные судовладельцы не имеют стимулов для обновления парка судов. Несмотря на то, что эксплуатация устаревших танкеров и бункеровочных судов связана с большим экологическим риском, их использование на внутренних водах страны не ограничивается. Вместе с тем привлекательность воднотранспортного бизнеса и, соответственно, спрос на новые суда снижаются в связи с неудовлетворительным состоянием инфраструктуры водных путей, от которой во многом зависит экономический эффект эксплуатации флота.

Развитие отрасли тормозится и по ряду причин фискального и организационно-финансового характера. В условиях действия пошлин на импортное судовое оборудование, не выпускающееся в России, суда отечественного производства обходятся российским судоходным компаниям дороже, чем зарубежным. Нельзя признать сколько-нибудь эффективными и механизмы финансирования судовладельцев и судостроителей. Судовладельцам сложно привлекать банковские кредиты, поскольку часто они не располагают достаточными и высоко ликвидными с точки зрения банков активами для залогов (строящееся судно формально принадлежит заводу и не может служить объектом залога). Поэтому от российских банков большинство судовладельцев способны привлекать только дорогие и «короткие» кредиты. А зарубежные банки неохотно кредитуют даже тех российских судовладельцев, которые располагают достаточными активами для залога, поскольку эти активы находятся на территории РФ. Выходом из ситуации могла бы стать организация финансирования судовладельцев через госбанк.

Многие проблемы финансирования судоходных компаний, особенно небольших локальных судовладельцев, мог бы решить лизинг. Но в настоящий момент лизинговые механизмы в этой области в России только начинают развиваться.

Благодаря реализации государством мер по введению ограничения эксплуатации устаревших судов, модернизации гидротехнического комплекса, организации эффективной системы финансирования отрасли, развитию лизинга и снятию фискальных барьеров, потенциальный спрос со стороны перевозчиков-судовладельцев трансформируется в реальную загрузку верфей заказами. Это будет стимулировать как техническое перевооружение судостроительных предприятий, так и их консолидацию для выполнения крупных заказов. Очевидно, что в процессе консолидации инвесторов главным образом будут интересоваться предприятия с отлаженными производственными процессами, способные немедленно приступить к выполнению заказов. Тогда как судзаводы, требующие масштабной модернизации или строительства новых мощностей, останутся за рамками этого процесса. Комплексная реализация перечисленных мер позволит российскому речному судостроению выйти на новый технологический уровень, существенно расширить масштабы производства и тем самым повысить конкурентоспособность на внутреннем и внешнем рынках.

Важно подчеркнуть, что для решения указанных проблем речное судостроение не претендует на какие-то значительные преференции и субсидии, которые ставили бы его в привилегированное положение в

Теплоходы круизного класса в России вообще не строят. По словам участников рынка, даже во времена СССР круизные суда строили преимущественно в союзных государствах — Чехии, Польше, ГДР.

«Вот в регионах речным паромствам действительно будет иметь смысл заменить таким образом небольшие суда, используемые в основном для пригородных перевозок. Зачастую у них теплоходов оказывается в наличии больше, чем они могут эксплуатировать, и часть этих судов стоит в затонах в неисправном состоянии», — продолжает глава «Аргофлота».

Заместитель гендиректора компании «Мостурфлот» Светлана Гончарова, напротив, уверена, что именно в сегменте круизных судов программа утилизации была бы очень актуальна — в настоящее время у туристов существует спрос на новые теплоходы, на них в первую очередь раскупаются все билеты.

«Мы недавно построили один новый теплоход и провели глубокую модернизацию второго — там от старого остался только корпус, — рассказывает Светлана Гончарова. — Так вот, на них билеты раскупаются в первую очередь, хоть они и дороже. И мы вынуждены следовать тенденциям рынка, а потому любая поддержка от государства нам будет кстати. К сожалению, готовых проектов действительно практически нет, как нет и серийного строительства».

«Тут же всё гораздо сложнее, чем с автомобилями, — уточняет Дмитрий Балыков. — Это в автосалоне вы говорите: «Хочу вот такую машину в такой комплектации», и вам ее через день-два привозят, потому что их наштампованы тысячи. А судно и строить дольше, и судостроители не будут строить впрок без конкретного заказа. Да и индивидуальность по комплектации у каждого судна куда существеннее, чем у автомобилей. Мне кажется, проще было бы изменить требования регистра, чтобы использовать уже существующие проекты».

Речные круизы

С каждым годом увеличиваются продажи туров на речные круизы, и это не удивительно, ведь путешествовать на теплоходе увлекательно, интересно и романтично. Чтобы отдых стал максимально приятным, предварительно необходимо ознакомиться с правилами поведения на судне и требованиями к путешественникам. Нужно убедиться, устроит ли расположение будущей каюты и ее оборудование согласно с той ценой, которую предусмотрено выделить на приобретение речного круиза, какие есть дополнительные услуги, не входящие в стоимость круиза, чтобы не омрачить свое путешествие непредвиденными мелочами и расходами. В зависимости от класса каюты находится стоимость всего круиза, соответственно за каюты «люкс» придется заплатить несколько дороже, чем за каюту первого, второго и, соответственно третьего класса.

«Исходя из показателей ранних продаж, спрос на речные круизы увеличился на 20% по сравнению с прошлым годом, причем тенденция роста сохраняется», — рассказал Александр Сахаров, гендиректор туркомпании «Инфофлот». По данным эксперта, рынок уже забыл о катастрофе «Булгарии», таким образом, можно говорить о стабилизации в России продаж речных круизов.

Подтвердил положительную тенденцию и Александр Землянский, гендиректор туркомпании «Речфлот»: «Продажи стабилизировались, и сегодня они выходят на уровень 2011 года, отставание от прежних показателей минимальное — меньше 5%». Эксперт добавил, что при этом цены на речные круизы остались на уровне прошлого года, несмотря на общее подорожание продуктов, топлива и экскурсий на берегу.

Что касается чиновничьих проверок, изрядно подпортивших жизнь круизным туроператорам в прошлом сезоне, выяснилось, что в этом году обстановка стала более спокойной. «Требования к пассажирским судам, безусловно, стали более жесткими, однако «правила игры» чиновников также стали понятнее и систематичнее», — отметил г-н Сахаров. А вот круизы для школьников на Последний звонок и Выпускной бал организовывать стало сложнее, добавил Александр Землянский. «Сейчас гуляния выпускников на теплоходах мне лично стали напоминать прогулку эков на зоне. Это связано с драконовскими мерами безопасности, действующими в столице. В итоге, если раньше мы перевозили несколько тысяч выпускников на Последний звонок и на Выпускной, то сейчас ощущается большой отток», — пояснил собеседник.

Другая проблема, по словам эксперта, связана с причалами в Москве. «Предприятие «Гормост», которое эксплуатирует причалы в центре, не пускает к ним теплоходы длиннее 30 метров, ориентируясь лишь на старые советские теплоходы типа «Москва». Мы добились возбуждения уже второго дела в антимонопольной службе, так как такие ограничения незаконны и нарушают конкуренцию, но пока

Компания	Общее количество судов	Количество транспортных судов	Количество самоходных судов	Суммарный дедвейт, тыс. тонн
ОАО «Иртышское пароходство»	213	188	113	285,57
ОАО «Московское речное пароходство»	178	137	72	185,5
ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство»	215	160	69	115,17
Обское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства (ГБУВПиС)	212	56	147	19,82
ФГУП «Канал имени Москвы»	183	37	118	11,25
ФГУ «Севводпуть»	168	38	112	9,79

Источник: данные рейтингового агентства «Эксперт РА»

По мере общего восстановления экономики после финансово-экономического кризиса и ее дальнейшего развития будет увеличиваться спрос на грузоперевозки речным транспортом и, соответственно, на новые речные суда. Более того, огромный потенциальный спрос на речные суда в России формируется и без вышеперечисленных факторов. Ведь большинство эксплуатируемых в России речных судов старше 30 лет и не отвечает требованиям экологической безопасности, из-за чего не имеет права заходить в порты Европы. Так, практически все российские речные танкеры и бункеровочные суда имеют одинарный корпус. Согласно современным требованиям безопасности в европейских странах, эксплуатируемые суда должны иметь двойной корпус (double hull), что позволяет избегать утечек нефти или каких-либо других перевозимых веществ при повреждении корпуса судна.

Таблица 4.4. Возрастная структура речных и озерных судов в России, %

Годы постройки судов	1995	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Суда – всего	100	100	100	100	100	100	100	100	100
В том числе по годам постройки:									
до 1949	1,2	0,9	1	1	0,8	0,7	0,6	0,5	0,5
1950–1959	13,7	12,2	10	10	9	9	8	7	6
1960–1969	21,3	18,7	16,7	16,5	16,5	16,3	16,2	16,2	16,2
1970–1979	27,1	24,4	24,7	24,5	24,7	24,6	24,6	24,6	24,5
1980–1989	30,7	33,9	33,7	33,5	33,5	33,5	33,5	33,5	33,5
1990–1999	5,9	9,6	10,3	10,4	10,6	10,6	10,6	10,6	10,6
2000–2006	-	0,1	3,5	4	4,7	5,3	6,5	7,6	8,7

Источник: данные рейтингового агентства «Эксперт РА»

Таким образом, к 2020 году по возрасту и в соответствии с требованиями безопасности должно быть выведено из эксплуатации более 80% российского речного самоходного флота. Это около 8 тыс. судов, вместо которых нужно будет построить новые.

Однако большинство пароходств в силу недостаточности масштабов бизнеса не располагают ни собственными средствами, ни возможностями по привлечению кредитных ресурсов для приобретения новых судов. Российские же судостроительные предприятия из-за отсутствия массовых заказов не имеют возможности модернизировать свои производства и значительно отстали в технологическом плане от своих зарубежных коллег. Со снижением доли грузоперевозок речным флотом в России многократно сократилось и строительство судов.

На сегодняшний день отечественное речное судостроение – это порядка 140 судостроительных предприятий. Но они строят менее 70 судов всех типов в год, а самоходными грузовыми (танкеры и сухогрузы – это самые дорогостоящие суда, если не считать пассажирские лайнеры) из них являются не более 30 судов суммарным дедвейтом до 120 тыс. тонн. Причем на 10% функционирующих предприятий приходится около 95% всей производимой продукции. Среднеотраслевой уровень загрузки мощностей, по оценкам ИК «Финанс», составляет менее 30%. У лидеров – заводов «Красное Сормово», «Окская судостроительная», Онежского, Невского и др. – этот показатель может достигать 60-90%. При этом многие предприятия отрасли строят по одному небольшому судну раз в 3 года, многие предприятия по 5-7 лет не участвуют в тендерах на строительство судов и числятся судостроительными заводами только формально.

И если российский судовладелец импортирует судно и ставит его на учет в Российский морской судовой реестр, то это судно также не облагается пошлинами.

Вместе с тем взимание пошлин при импорте оборудования тормозит развитие лизинга в стране. Одним из условий получения лизинговых денег, которые идут на строительство судов через ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК), является то, что заказчиком должна выступать российская компания. Поэтому лизингополучатель обязан платить и процентную ставку за использование лизинговых средств, и таможенные пошлины за ввозимые комплектующие. В результате участие в лизинговой программе для судовладельца является менее выгодным, чем, например, привлечение кредита от зарубежного банка.

С другой стороны, пошлины на импортные комплектующие не настолько велики, чтобы стимулировать зарубежных производителей размещать свои производства на территории РФ. На сегодняшний день зафиксирован лишь один такой случай: ЗАО «Трансмашхолдинг» и финская компания Wartsila создают в Пензе совместное предприятие по строительству двигателей, в том числе судовых.

4.3.2. Кредиты и субсидии

Судостроение – отрасль, требующая больших капиталовложений, окупаемость которых растянута на длительный период. Именно поэтому в мире принята практика, когда строительство судов ведется с использованием банковских кредитов с последующей их выплатой за счет получаемого от эксплуатации судна дохода. Банки в странах с развитым судостроением, как правило, выдают кредиты в размере 80% от цены судна под 6-8% годовых на срок в 10 и более лет. Кроме того, применяется прямое государственное субсидирование строительства судов в размере до 6% их стоимости (подробнее см. главу 3 настоящего документа). В России отлаженной системы кредитования в сфере судостроения не существует. Российские банки выдают кредиты в размере 40-60% от стоимости судна, максимум на четыре-пять лет и минимум под 12-14% годовых. И это при том, что судно окупается в среднем не менее чем за 9-12 лет эксплуатации. Отраслевые специалисты отмечают, что российские банки неохотно кредитуют судовладельцев, поскольку судоходные компании являются не вполне удобными заемщиками. Например, если какая-то компания закладывает недвижимость, то в случае невозврата кредита банк прекрасно понимает, как распорядиться этим залогом. Судовладельцы же закладывают суда, которыми многие банки просто не умеют распоряжаться. Причем судоходная компания не может заложить строящееся судно, поскольку формально оно является собственностью верфи. А старые суда банки принимают в залог с большим дисконтом.

Что касается государственных субсидий, то, как и в других отраслях, в российском судостроении поддерживается экспорт: государство возмещает часть процентной ставки по кредитам, взятым для производства и поставок продукции иностранным заказчикам.

Использование кредитов зарубежных банков, кроме необходимости предоставления государственных гарантий, обуславливается кредиторами обязательным заказом на Западе комплектующего оборудования и регистрацией построенных под этот кредит судов под иностранный флаг. Получить кредит от зарубежного банка на строительство судна для российского судовладельца – крайне сложная задача, которую могут решить только крупные компании.

4.3.3. Технологическая отсталость

По информации Федерального агентства морского и речного транспорта, износ оборудования механических цехов российских судостроительных заводов составляет 85%, литейных – 73-75%, комплексных доковых – 65%. В целом износ оборудования по отрасли оценивается в 70%. На судостроительных предприятиях подчеркивают, что проблема заключается не в том, что оборудование выработало свой ресурс – благодаря ремонтам оно поддерживается в рабочем состоянии. Проблема заключается в том, что это оборудование устарело морально.

Из-за отсталой материально-технической базы российские судостроители существенно проигрывают мировым лидерам судостроения по трудоемкости постройки судов. По оценкам Центрального научно-исследовательского института технологии судостроения, сегодня удельная трудоемкость изготовления 1 тонны судовых конструкций в России составляет 105 человеко-часов, тогда как на современных зарубежных верфях – не более 29 человеко-часов.

Проведение оценки состоит из следующих этапов:

- а) заключение договора на проведение оценки, включающего задание на оценку;
- б) сбор и анализ информации, необходимой для проведения оценки, в том числе возможный осмотр Объекта оценки;
- в) применение подходов к оценке, включая выбор методов оценки и осуществление необходимых расчетов;
- г) согласование (обобщение) результатов применения подходов к оценке и определение итоговой величины стоимости Объекта оценки;
- д) составление Отчета об оценке.

Задание на оценку должно содержать следующую информацию:

- а) Объект оценки;
- б) имущественные права на Объект оценки;
- в) цель оценки;
- г) предполагаемое использование результатов оценки и связанные с этим ограничения;
- д) вид стоимости;
- е) дата оценки;
- ж) срок проведения оценки;
- з) допущения и ограничения, на которых должна основываться оценка.

5.6. Анализ наилучшего и наиболее эффективного варианта использования

Для определения рыночной стоимости Объекта оценки, прежде всего, необходимо было определить возможные пути его использования и выбрать наиболее эффективные из них.

Анализ наилучшего и наиболее эффективного использования позволяет определить наиболее доходное использование объекта имущества – то использование, которому соответствует максимальная стоимость объекта. Это использование должно быть вероятным и соответствовать варианту использования, выбираемому типичным инвестором на рынке. Однако следует отметить, что наилучшее использование не является абсолютным. Оно лишь отражает мнение Исполнителя в отношении наилучшего использования собственности исходя из анализа существующих рыночных условий и того объема информации, которым владеет Исполнитель.

Вариант наилучшего и наиболее эффективного использования объекта оценки должен отвечать следующим четырем критериям:

- должен быть физически возможным;
- законодательно разрешенным;
- экономически оправданным;
- приносить максимальную прибыль.

В результате проведенного анализа наилучшего и наиболее эффективного использования Объекта оценки Исполнитель пришёл к следующим выводам:

- в общем случае физические характеристики не накладывают ограничений на возможное использование оцениваемого судна;
- технические характеристики оцениваемого судна отвечают современным требованиям, предъявляемым отдельными инвесторами и рынком в целом к судам подобного назначения и класса;
- федеральные законодательные акты Российской Федерации не содержат запретов на продажу судна на открытом рынке;
- использование оцениваемого судна в соответствии с действующими международными и российскими актами и нормативными документами ограничено функциональным назначением и типом оцениваемого судна, а также классом и районом плавания;

РАЗДЕЛ 6. ОПИСАНИЕ ПРОЦЕССА ОЦЕНКИ НЕДВИЖИМОГО ИМУЩЕСТВА, ПРОВОДИМОГО В РАМКАХ СРАВНИТЕЛЬНОГО ПОДХОДА

6.1. Описание последовательности определения стоимости недвижимого имущества, проводимого в рамках сравнительного подхода

В результате анализа рынка Исполнитель обосновал в п. 5.6 Отчета использование в рамках сравнительного подхода для оценки недвижимого имущества метод прямого сравнительного анализа продаж. Методика применения данного подхода описана в п. 5.3.2 Отчета.

Алгоритм расчета методом прямого сравнительного анализа продаж

В целом реализацию метода прямого сравнительного анализа при оценке недвижимости можно представить в следующих последовательно реализуемых этапах.

1. Анализ рынка аналогичных объектов.
2. Выбор объектов-аналогов, сопоставимых с оцениваемым объектом.
3. Последовательное внесение корректировок, учитывающих различия между оцениваемым объектом и объектом-аналогом.
4. Согласование и вывод о стоимости оцениваемого объекта, рассчитанной в рамках сравнительного подхода.

6.2. Определение рыночной стоимости недвижимого имущества методом прямого сравнительного анализа продаж

6.2.1. Анализ сегмента рынка, к которому принадлежит оцениваемое недвижимое имущество

В процессе реализации 1-го этапа применения метода прямого сравнительного анализа продаж для определения рыночной стоимости оцениваемого недвижимого имущества Исполнитель анализировал информацию следующих источников:

- информационные порталы Internet: www.gi-yachtclub.ru, www.auto.ru, www.usedboats.ru, www.bestmarine.ru, www.katerailodki.ru и др.;
- иллюстрированные каталоги: информационное издание «Из рук в руки», «Авито.ру».

В указанных выше источниках Исполнителем были изучены предложения к продаже пассажирских теплоходов, выставленных на продажу в сентябре 2015 г.

На основе анализа Исполнитель выявил объекты недвижимости, наиболее сопоставимые с оцениваемыми объектами, из которых была подготовлена выборка объектов, являющихся аналогами оцениваемых объектов.

6.2.2. Определение элементов сравнения

В процессе реализации 2-го этапа применения метода прямого сравнительного анализа продаж Исполнитель обобщил и уточнил информацию по объектам-аналогам. Были выделены элементы сравнения, по которым сравнивался оцениваемый объект недвижимости с объектами-аналогами.

Результаты реализации **1-го и 2-го этапов** представлены в таблице 6.1, где отражены характеристики отобранных аналогов и элементы сравнения, по которым осуществляется сопоставление оцениваемых объектов недвижимости и объектов-аналогов.

Таблица 6.1. Характеристика объектов-аналогов для Объекта оценки в рамках сравнительного подхода

№ п/п	Характеристики (элементы сравнения)	Объект оценки	Объект-аналог №1	Объект-аналог №2	Объект-аналог №3
1	Объект	Пассажирский теплоход «АТЛАНТИДА», проект судна: 2766	Пассажирский теплоход, проект судна: 2766	Пассажирский теплоход, проект судна: 2766	Пассажирский теплоход, проект судна: 2766
2	Фотографии объекта				
3	Состав передаваемых имущественных прав на объект	Право собственности	Право собственности	Право собственности	Право собственности
4	Условия финансирования состоявшейся или предполагаемой сделки	Рыночные	Рыночные	Рыночные	Рыночные
5	Условия заключения сделки	Типичные	Типичные	Типичные	Типичные
6	Различие между ценами предложения/спроса и сделок (торг)	Сделка	Предложение	Предложение	Предложение
7					
8	Производитель	VEB Schiffswert Edgar Andre (Германия, Магдебург)	Германия	Германия	Германия
9	Характеристика физического износа объекта	Судно 1970 года выпуска, После аварии. Имеются существенные повреждения корпуса, а так же повреждения основных двигателей, агрегатов и элементов электротехнического оборудования. Необходима комплексная экспертиза состояния судна с соблюдением норм Российского Речного Регистра. На дату оценки судно не эксплуатируется.	Судно 1971 года выпуска, Полностью исправное судно. Функционируют все агрегаты. Эксплуатируется в качестве банкетного теплохода (ресторан/гостиница)	Судно 1971 года выпуска, Полностью исправное судно. Функционируют все агрегаты. Эксплуатируется в качестве банкетного теплохода (ресторан/гостиница)	Судно 1971 года выпуска, Полностью исправное судно. Функционируют все агрегаты. Эксплуатируется в качестве банкетного теплохода (ресторан/гостиница)
10	Общее техническое состояние	После аварии. Судно не эксплуатируется. Имеются существенные повреждения корпуса и технические неисправности. Необходима комплексная экспертиза и ремонт.	Полностью исправное судно. Функционируют все агрегаты. Эксплуатируется в качестве банкетного теплохода (ресторан/гостиница)	Полностью исправное судно. Функционируют все агрегаты. Эксплуатируется в качестве банкетного теплохода (ресторан/гостиница)	Полностью исправное судно. Функционируют все агрегаты. Эксплуатируется в качестве банкетного теплохода (ресторан/гостиница)
11	Материал, использованный для строительства судна	Сталь	Сталь	Сталь	Сталь
12	Пассажировместимость	20/120	20/120	20/120	20/120
13	Длина, м	66,600	67,100	67,100	67,100
14	Ширина, м	8,160	8,660	8,660	8,660
15	Высота борта, м	3,100	Н/д	Н/д	Н/д
16	Надводный борт, м	1,776	Н/д	Н/д	Н/д
17	Теоретическая осадка судна, м	Н/д	1,560	1,560	1,600
18	Основные двигатели	8ЧР 24/36 (8NVD36U)	8NVD36-1V	8NVD36U	8NVD36U
	Количество	Два	Два	Два	Два
	Общая мощность, л.с.	610 (2 x 224 кВт)	610 (2x224 кВт)	610 (2x224 кВт)	610 (2x224 кВт)
	Вспомогательные двигатели	6NVD26, ЯМЗ-238	4NVD51, ЯМЗ-238Д	3NVD21/15	6NVD26, ЯМЗ-238
	Количество	Два	Два	Два	Два
	Общая мощность, л.с.	180 (132 кВт)	330 (243 кВт)	190 (140 кВт)	190 (140 кВт)
19	Цена предложения без учета НДС, руб.	-	12 711 864	9 069 071	11 016 949
20	Источник информации	Данные Заказчика и результаты осмотра Объекта	Интернет ресурс "Partnersearch", www.partnersearch.ru, Частное лицо Алексей, т. +7 (926) 227-25-62	B2B-портал «Бизатор», www.bizator.ru, ALFA Trans Ltd. т. +7 (918) 557-62-54, email: sale@arsenal-yachts.ru	Интернет-ресурс компании ALFA Trans Ltd. т. +7 (918) 557-62-54, email: sale@arsenal-yachts.ru, www.atships.com
21	Ссылка	-	http://atlantkbiz.ru/allist/16-razvlecheniya/389-passajirskij-teplohod-s-restor	http://transport.bizator.ru/m0507-1040240582-teplohod-playrestoran-pr-2766-na-...	http://atships.com/?c=74_489_2#174_489_2

Источник: анализ и расчет ООО «Апхилл»

6.2.3. Внесение корректировок

Сопоставление объектов-аналогов с оцениваемым объектом по следующим далее элементам сравнения показало, что различия между оцениваемым объектом и объектами-аналогами по каждому из указанных элементов сравнения отсутствуют, корректировка, соответственно, равна 0%:

- состав передаваемых имущественных прав на объект;
- условия финансирования состоявшейся или предполагаемой сделки;
- условия заключения сделки;
- период предложения;
- страна-производитель;
- материал, использованный для строительства судна;
- габаритные размеры судна;
- спецификация двигателя.

Корректировка на различия между ценами предложения/спроса и сделок (торг)

Рынок морских и речных судов имеет ряд специфических особенностей, одной из которых является возможность переговоров покупателя и продавца на предмет снижения цены предложения, причем данные переговоры достаточно часто приводят к положительному результату для покупателя.

В результате исследований рынка продаж морских и речных судов и проведения консультаций с профессиональными участниками рынка было выявлено, что наиболее доступными и компетентными источниками информации для определения диапазонов скидки на торг являются специалисты риэлтерских организаций. На основании произведенных консультаций с представителями собственников и агентов по продажам, изучения материалов, публикуемых аналитическими центрами, и произведенного мониторинга цен на суда, располагающиеся в Московском регионе, выявлено, что размер скидки на торг в процессе переговоров с собственниками объектов в среднем варьируется в диапазоне 10—15%. Руководствуясь принципом консервативного проведения оценки и принимая во внимания все вышеперечисленные факторы, Исполнитель дополнительно скорректировал цены предложения на величину корректировки на фактор цены предложения (корректировки на уровень возможного торга), которая составила **-15,0%**.

Корректировка на износ

Так как оцениваемый объект и объекты-аналоги, в силу различных условий эксплуатации и других факторов, имеют разный уровень физического износа и, соответственно, различное техническое состояние, Исполнитель принял решение о необходимости введения корректировки на техническое состояние объекта.

Техническое состояние объекта (техническое состояние, technical state of an object) — состояние, которое характеризуется в определенный момент времени, при определенных условиях внешней среды, значениями параметров, установленных технической документацией на объект.¹¹

Корректировка на техническое состояние рассчитывалась по следующей формуле:

$$K_{т.с.} = (1 - I_o) / (1 - I_a),$$

где:

K_{т.с.} — корректировка на техническое состояние;

I_о — физический износ оцениваемого объекта;

I_а — физический износ объекта-аналога.

Уровень физического износа Объекта оценки и объектов-аналогов определяется экспертно на основании проведенного Исполнителем осмотра Объекта оценки, консультаций с Заказчиком, а так же метода укрупненной оценки технического состояния объекта в соответствии с нижеследующими таблицами.

¹¹ Источник: Техническая диагностика. Термины и определения. ГОСТ 20911-89.

Таблица 6.4. Расчет рыночной стоимости Объекта оценки рамках сравнительного подхода

№ п/п	Характеристики	Объект оценки	Объект-аналог №1	Объект-аналог №2	Объект-аналог №3
1	Объект	Пассажирский теплоход «АТЛАНТИДА», проект судна: 2766	Пассажирский теплоход, проект судна: 2766	Пассажирский теплоход, проект судна: 2766	Пассажирский теплоход, проект судна: 2766
2	Цена предложения без учета НДС, руб.	-	12 711 864	9 069 071	11 016 949
3	Состав передаваемых имущественных прав на объект	Право собственности	Право собственности	Право собственности	Право собственности
	Корректировка на состав передаваемых имущественных прав, %	-	0,0%	0,0%	0,0%
	Стоимость после корректировки, руб.	-	12 711 864	9 069 071	11 016 949
4	Условия финансирования состоявшейся или предполагаемой сделки	Рыночные	Рыночные	Рыночные	Рыночные
	Корректировка на условия финансирования состоявшейся или предполагаемой сделки, %	-	0,0%	0,0%	0,0%
	Стоимость после корректировки, руб.	-	12 711 864	9 069 071	11 016 949
5	Условия заключения сделки	Типичные	Типичные	Типичные	Типичные
	Корректировка на условия заключения сделки, %	-	0,0%	0,0%	0,0%
	Стоимость после корректировки, руб.	-	12 711 864	9 069 071	11 016 949
6	Различие между ценами предложения/спроса и сделок (торг)	Сделка	Предложение	Предложение	Предложение
	Корректировка на различия между ценами предложения/спроса и сделок (торг), %	-	-15,0%	-15,0%	-15,0%
	Стоимость после корректировки, руб.	-	10 805 085	7 708 711	9 364 407
7	Период предложения	Июль 2016	Июль 2016	Июль 2016	Июль 2016
	Корректировка на период предложения, %	-	0,0%	0,0%	0,0%
	Стоимость после корректировки, руб.	-	10 805 085	7 708 711	9 364 407
8	Производитель	VEB Schiffswert Edgar Andre (Германия, Магдебург)	Германия	Германия	Германия
	Корректировка на страну-производитель, %	-	0,0%	0,0%	0,0%
	Стоимость после корректировки, руб.	-	10 805 085	7 708 711	9 364 407
9	Характеристика физического износа объекта	Судно 1970 года выпуска, После аварии. Имеются существенные повреждения корпуса, а так же повреждения основных двигателей, агрегатов и элементов электротехнического оборудования. Необходима комплексная экспертиза состояния судна с соблюдением норм Российского Речного Регистра. На дату оценки судно не эксплуатируется.	Судно 1971 года выпуска, Полностью исправное судно. Функционируют все агрегаты. Эксплуатируется в качестве банкетного теплохода (ресторан/гостиница)	Судно 1971 года выпуска, Полностью исправное судно. Функционируют все агрегаты. Эксплуатируется в качестве банкетного теплохода (ресторан/гостиница)	Судно 1971 года выпуска, Полностью исправное судно. Функционируют все агрегаты. Эксплуатируется в качестве банкетного теплохода (ресторан/гостиница)
	Показатель износа, %	82,4%	20,0%	20,0%	20,0%

№ п/п	Характеристики	Объект оценки	Объект-аналог №1	Объект-аналог №2	Объект-аналог №3
10	Корректировка техническое состояние	-	0,2206	0,2206	0,2206
	Стоимость после корректировки, руб.	-	2 383 872	1 700 734	2 066 022
	Материал, использованный для строительства судна	Сталь	Сталь	Сталь	Сталь
	Корректировка на материал, использованный для строительства судна, %	-	0,0%	0,0%	0,0%
	Стоимость после корректировки, руб.	-	2 383 872	1 700 734	2 066 022
11	Габаритные размеры судна, м				
	Длина, м	66,60	67,10	67,10	67,10
	Ширина, м	8,16	8,66	8,66	8,66
	Высота борта, м	3,10	Н/д	Н/д	Н/д
	Теоретическая осадка судна, м	Н/д	1,56	1,56	1,6
12	Корректировка на габаритные размеры судна, %	-	0,0%	0,0%	0,0%
	Стоимость после корректировки, руб.	-	2 383 872	1 700 734	2 066 022
	Основные двигатели	8ЧР 24/36 (8NVD36U)	8NVD36-1V	8NVD36U	8NVD36U
	Количество	Два	Два	Два	Два
	Общая мощность, л.с.	610 (2 x 224 кВт)	610 (2x224 кВт)	610 (2x224 кВт)	610 (2x224 кВт)
13	Вспомогательные двигатели	6NVD26, ЯМЗ-238	4NVD51, ЯМЗ-238Д	3NVD21/15	6NVD26, ЯМЗ-238
	Количество	Два	Два	Два	Два
	Общая мощность, л.с.	180 (132 кВт)	330 (243 кВт)	190 (140 кВт)	190 (140 кВт)
	Корректировка на спецификацию двигателя, %	-	0,0%	0,0%	0,0%
	Стоимость после корректировки, руб.	-	2 383 872	1 700 734	2 066 022
14	Показатель суммарной корректировки по абсолютной величине	-	92,9%	92,9%	92,9%
	Коэффициент соответствия Объекту оценки (обратно пропорционален показателю совокупной корректировки)	-	1,08	1,08	1,08
	Вес объекта-аналога с учетом коэффициента соответствия	-	33,3%	33,3%	33,3%
	Средневзвешенная величина рыночной стоимости, руб.		-		2 050 209
	Рыночная стоимость объекта, рассчитанная в рамках сравнительного подхода без учета НДС, руб.				2 050 209

Источник: расчет ООО «Апхилл»

РАЗДЕЛ 7. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ИТОГОВОЙ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ

7.1. Краткая характеристика сравнительного подхода

Сравнительный подход при оценке может оказывать очень большое влияние на итоговое согласование стоимости, если имеется рыночная информация по сделкам с объектами, аналогичными оцениваемым. Продажи сопоставимых объектов позволяют оценить отличия объектов оценки от сопоставимых объектов и получить оцененную рыночную стоимость рассматриваемого объекта. Сравнительный подход имеет следующие преимущества:

- это единственный подход, базирующийся, на рыночных ценах;
- данный подход отражает текущую реальную практику сделок на рынке.

7.2. Определение итоговой величины рыночной стоимости Объекта оценки

В рамках выполнения настоящей оценки Исполнитель применил только сравнительный подход, опираясь на значительный объем информации по достаточно репрезентативной выборке объектов недвижимости.

Расчет величины рыночной стоимости Объекта оценки представлен в таблице ниже.

Таблица 7.1. Расчет рыночной стоимости Объекта оценки

№ п/п	Вид стоимости	Стоимость в рамках подхода, руб.	Удельный вес подхода	Рыночная стоимость Объекта оценки, руб.
1	Стоимость Объекта оценки сравнительным подходом	2 050 209	1,00	2 050 209
2	Итоговая рыночная стоимость Объекта оценки без учета НДС			2 050 209

Источник: расчеты ООО «Апхилл»

Таким образом, рыночная стоимость Объекта оценки, определенная по состоянию на дату оценки без учета НДС, составляет:

2 050 209 (Два миллиона пятьдесят тысяч двести девять) руб.

РАЗДЕЛ 8. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ИТОГОВОЙ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ НА КОНЕЦ СРОКА ПОЛЕЗНОЙ СЛУЖБЫ (СКРАПОВАЯ СТОИМОСТЬ)

Скраповая стоимость – это вторичная стоимость основных материалов, из которых состоит объект (сталь, чугун, цветные металлы и сплавы, специальные сплавы иногда драгметаллы), то есть стоимость, которую актив с ограниченным сроком службы будет иметь в конце своего предсказуемого срока службы.

В рамках настоящего Отчета рыночная стоимость Объекта оценки на конец срока полезной службы (скраповая стоимость) отражает стоимость объекта при условии его реализации в кратчайшие сроки, с привлечением посредников-реализаторов, занимающихся скупкой неэксплуатируемых, аварийных и неликвидных объектов с целью последующей переработки на металлолом.

Скраповая стоимость на дату оценки рассчитывалась по формуле:

$$C_{ск.} = C_m \times (1 - K_{п-р}),$$

где:

$C_{ск.}$ — скраповая стоимость на дату оценки;

C_m — стоимость металлолома;

$K_{п-р}$ — комиссия посредника-реализатора.

Расчет скраповой стоимости и её составляющих производился исходя из консультационных данных, предоставленных организациями, осуществляющими ремонт и обслуживание речных судов, организациями, предоставляющими услуги буксировки судов, а так же ломоперерабатывающей компании, осуществляющей закупку, переработку и продажу лома черных металлов. Комиссия посредника-реализатора определена в процентном выражении и включает в себя все риски и затраты данного лица, связанные с реализацией приобретаемого им объекта.

Процедура переработки объекта на лом составляет от **8** до **12 месяцев** и включает в себя следующие основные этапы:

- 1) разборка объекта, демонтаж металлоконструкций, резка металла;
- 2) взвешивание полученного металлолома по категориям;
- 3) расчёт стоимости полученного металлолома.

Фактическое поступление денежных средств за полученный в результате разделки металлолом возможно исключительно по факту полного завершения описанной процедуры переработки, т.е. по истечении **8 – 12 месяцев**. Кроме того, необходимо предварительно транспортировать (отбуксировать) аварийный объект до ломоперерабатывающего предприятия.

Определение срока судебного разбирательства для обращения взыскания на предмет залога (tc)

В рамках настоящего Отчета срок судебного разбирательства принят равным 0 по согласованию с Заказчиком.

Коэффициент снижения стоимости для ликвидационной стоимости составляет **0,5845**, что говорит о средней ликвидности объекта Оценки.

9.4. Расчет ликвидационной стоимости Объекта оценки

Алгоритм расчета ликвидационной стоимости, представленный в виде таблицы использованных данных, приведен в таблице 9.4.

Таблица 9.4. Расчёт ликвидационной стоимости Объекта оценки

Показатель	Значение
Рыночная стоимость объекта, руб.	2 050 209
Коэффициент исключения суммы НДС	1,0000
Затраты на демонтаж, %	0,0%
Затраты на транспортировку, %	0,0%
Прочие затраты, %	10%
Коэффициент компенсации риска	0,9948
Коэффициент снижения стоимости к концу срока кредитования	0,6799
Коэффициент снижения для чистой стоимости реализации	0,6087
Разумный срок экспозиции, мес.	6
Срок вынужденной продажи, мес.	2
Срок судебного разбирательства, мес.	0
Поправка на ликвидность	0,9602
Коэффициент снижения для ликвидационной стоимости	0,5845
Ликвидационная стоимость объекта оценки без учета НДС, руб.	1 198 267

Источник: расчеты ООО «Апхилл»

Таким образом, ликвидационная стоимость Объекта оценки, определенная на дату оценки без учета НДС, составляет:

1 198 267 (Один миллион сто девяносто восемь тысяч двести шестьдесят семь) руб.

Научная литература:

- В. П. Антонова-М.: Издательский Дом «Русская оценка», 2005, «Оценка стоимости машин и оборудования: Учебное пособие»;
- Григорьев В. В. «Оценка и переоценка основных фондов», г. Москва, Инфра-М, 1997 г.;
- Григорьев, Островский. Оценка предприятия, имущественный подход, М, 1998 г.;
- Григорьев, Федотова. Оценка предприятия, Москва, ИНФРА-М, 1997 г.;
- Лоренс Дж. Гитман, Майкл Д. Джонс. Основы инвестирования, М., «Дело», 1997 г.;
- Методические основы оценки машин и оборудования. Учебно-методическое пособие. ИПО, Москва, 2001;
- Основы оценки машин и оборудования. Под ред. М. А. Федотовой. Москва, «Финансы и статистика», 2006;
- Основы оценки машин, оборудования и транспортных средств. А. Н. Асаул и коллектив авторов, Санкт-Петербург, «Гуманистика», 2007;
- Оценка бизнеса. Под ред. А. Г. Грязновой, М.А.Федотовой.-М: Финансы и статистика, 2004;
- Оценка для целей залога. Под ред. М. А. Федотовой, В. Ю. Рослова, О. Н. Щербакова, А. И. Мышанова.-М: Финансы и статистика, 2008 г.
- Оценка стоимости машин, оборудования и транспортных средств. Коллектив авторов.-М: Интерреклама, 2003;
- Федотова М. А. «Практика оценки стоимости машин и оборудования», Москва, «Финансы и статистика», 2005 г.;
- Шарп, Александер, Бейли. Инвестиции. – М.: ИНФРА-М, 1999 г.

Информационно-аналитические материалы:

- www.cbonds.ru;
- www.cbr.ru;
- www.irr.ru;
- www.ltindustrial.com.ua;
- www.atlantikbiz.ru;
- www.transport.bizator.ru;
- www.atships.com;
- и др.