

Содержание

Часть 1. «Общие сведения»	3
1.1. Основные факты и выводы	3
1.1.1. Основание для проведения оценки	3
1.1.2. Общая информация, идентифицирующая объекты оценки	3
1.1.2. Результаты оценки, полученные при применении различных подходов к оценке	3
1.1.4. Итоговая величина рыночной стоимости объектов оценки	4
1.1.5. Ограничения и пределы применения полученной итоговой стоимости	5
1.2. Задание на оценку	5
1.3. Сведения о заказчике оценки	6
1.4. Сведения об Оценщике и Исполнителе	7
1.5. Допущения и ограничительные условия, использованные Оценщиком при проведении оценки	8
1.6. Применяемые стандарты оценочной деятельности	9
1.7. Определение вида оцениваемой стоимости	10
1.8. Основные этапы процесса оценки	10
1.9. Перечень документов используемых Оценщиком и устанавливающих количественные и качественные характеристики объектов оценки	11
1.10. Перечень использованных при проведении оценки объектов оценки данных с указанием источников их получения	11
1.11. Применяемые в отчете общие понятия и определения	11
Часть 2. «Точное описание объектов оценки с приведением ссылок на документы, устанавливающие количественные и качественные характеристики объектов оценки»	15
2.1. Описание объектов оценки	15
2.1.1. Сведения об имущественных правах	16
2.1.2. Сведения об обременениях, связанных с объектом оценки	17
2.1.3. Сведения о физических свойствах объектов оценки	17
2.1.4. Сведения об износе	20
2.1.5. Сведения об устареваниях	20
2.1.6. Реквизиты юридических лиц, являющихся собственниками объектов оценки	20
2.1.7. Информация о балансовой стоимости объектов оценки	20
2.2. Количественные и качественные характеристики элементов, входящих в состав объектов оценки, которые имеют специфику, влияющую на результаты оценки	20
2.3. Информация о текущем использовании объектов оценки	20
2.4. Другие факторы и характеристики, относящиеся к объекту оценки, существенно влияющие на его стоимость	20
Часть 3. «Анализ рынка объекта оценки и обоснование значений или диапазонов значений ценообразующих факторов»	20
3.1. Основные показатели социально-экономического развития Российской Федерации	20
3.2. Анализ рынка автомобилей в РФ: первичный и вторичный рынок	24
3.3. Анализ рынка грузовых и легких коммерческих автомобилей	34
3.4. Анализ рынка спецтехники	38
3.5. Цена автомобиля на вторичном рынке	45
3.6. Анализ рынка сейфов	46
3.7. Анализ рынка душевых кабин	48
3.8. Анализ рынка продаж оцениваемого движимого имущества	50
3.9. Факторы, влияющие на стоимость объектов оценки	51
Часть 4. «Анализ наилучшего и наиболее эффективного использования»	51



Часть 5. «Описание процесса оценки объектов оценки в части применения подходов»	51
5.1 Описание и выбор подходов к определению стоимости объектов оценки	52
5.2 Затратный подход	54
5.2.1 Описание процесса оценки объектов оценки в части применения затратного подхода	54
5.2.2 Применение затратного подхода с приведением расчетов	54
5.2.3 Расчет рыночной стоимости объектов оценки в рамках затратного подхода	75
5.3. Сравнительный подход	75
5.3.1. Описание процесса оценки объекта оценки в части применения сравнительного подхода	75
5.3.2. Расчёт стоимости объекта оценки методом сравнения продаж	77
5.3.3. Расчет стоимости устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов	88
5.3.4. Заключение о рыночной стоимости объекта оценки сравнительным подходом	89
1.4. Доходный подход	89
Часть 6. «Согласование результатов»	90
6.1 Обоснование выбора использованного метода согласования	90
6.2 Описание процедуры согласования	90
6.3 Обоснование выбора использованных весов	92
6.4 Согласование результатов	93
Часть 7. «Выводы и заключения»	94
7.1. «Заключение об итоговой величине рыночной стоимости Объектов оценки»	94
Часть 8. «Заявление о соответствии»	95
Часть 9. «Перечень используемых материалов»	96
9.1 Законы, нормативные акты, стандарты; использованные при проведении оценки	96
9.2. Перечень документов, определяющих количественные и качественные характеристики объектов оценки, полученных от Заказчика	96
Часть 10. «Приложения»	97



Часть 1. «Общие сведения»

1.1. Основные факты и выводы

В данном разделе представлены основные показатели, которые легли в основу получения конечного результата.

Номер Отчета об оценке (порядковый номер Отчета)	Отчет № 5959/4657 от 22.05.2017 г.
Дата оценки	30.03.2017 г.
Период проведения работ	с 30.03.2017 по 22.05.2017г.
Дата составления Отчета	22.05.2017г.

1.1.1. Основание для проведения оценки

Основание для проведения оценки: Договор на проведение оценки № 1073 от 19.02.2016г.

1.1.2. Общая информация, идентифицирующая объекты оценки

Объекты оценки	1. Комбинированная дорожная машина 6921 TD ДМК-40-04, инвентарный номер 1072, регистрационный номер В491ВН14; 2. Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03, инвентарный номер 203, регистрационный номер Т346КН14; 3. Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04, инвентарный номер 206, регистрационный номер Т342КН14; 4. Сейф PS-2; инвентарный номер 851; 5. Душевая кабина, инвентарный номер 1041.
Местоположение объектов оценки	678955, РС (Я), г. Томмот, ул. Семенова, д. 1 «а», производственная база
Собственник объектов оценки	ОАО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 126»

1.1.2. Результаты оценки, полученные при применении различных подходов к оценке

№ п/п	Наименование объекта	Затратный подход, руб.	Сравнительный подход, руб.	Доходный подход, руб.	Итоговая рыночная стоимость, руб. (округленно)
1.	Комбинированная дорожная машина 6921 TD ДМК-40-04 (регистрационный номер В491ВН14)	385 578	408 261,00	Не применялся	402 590,00
2.	Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03 (регистрационный номер Т346КН14)	299 196	180 471,00	Не применялся	210 152,00
3.	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04 (регистрационный номер Т342КН14)	345 380	248 955,00	Не применялся	273 061,00
4	Сейф PS-2	6 463,00	Не применялся	Не применялся	6 463,00
5	Душевая кабина	2 405,00	Не применялся	Не применялся	2 405,00



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

1.1.4. Итоговая величина рыночной стоимости объектов оценки

№ п/п	Инвентарный номер	Наименование объекта	Рыночная стоимость, руб.
1	1072	Комбинированная дорожная машина 6921 TD ДМК-40-04 (регистрационный номер В491ВН14)	402 590,00
2	203	Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03 (регистрационный номер Т346КН14)	210 152,00
3	206	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04 (регистрационный номер Т342КН14)	273 061,00
4	851	Сейф PS-2	6 463,00
5	1041	Душевая кабина	2 405,00



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

1.1.5. Ограничения и пределы применения полученной итоговой стоимости.

Итоговая величина стоимости может быть использована исключительно для указанного в Задании на оценку вида предполагаемого использования. Использование для других целей не допускается.

1.2. Задание на оценку

Объекты оценки	1. Комбинированная дорожная машина 6921 TD ДМК-40-04, инвентарный номер 1072, регистрационный номер В491ВН14; 2. Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03, инвентарный номер 203, регистрационный номер Т346КН14 3. Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04, инвентарный номер 206, регистрационный номер Т342КН14; 4. Сейф PS-2; инвентарный номер 851; 5. Душевая кабина, инвентарный номер 1041.
Состав Объекта оценки	Каждый объект оценки рассматриваются как единое целое. Объекты оценки: 1. Комбинированная дорожная машина 6921 TD ДМК-40-04, инвентарный номер 1072, регистрационный номер В491ВН14; 2. Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03, инвентарный номер 203, регистрационный номер Т346КН14 3. Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04, инвентарный номер 206, регистрационный номер Т342КН14; 4. Сейф PS-2; инвентарный номер 851; 5. Душевая кабина, инвентарный номер 1041.
Имущественные права на объекты оценки	Право собственности: ОАО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 126»
Цель оценки	Определение рыночной стоимости Объектов оценки
Предполагаемое использование результатов оценки и связанные с этим ограничения (цели и задачи проведения оценки)	Предполагаемое использование результатов оценки: для реализации имущества. Определение стартовой стоимости для продажи на торгах, формирование конкурсной массы Ограничение по использованию результатов оценки: использование результатов оценки ограничено предполагаемым использованием. Результаты оценки объектов оценки могут быть использованы в течение 6 месяцев от даты составления отчета об оценке.
Вид стоимости	Рыночная стоимость объектов оценки. Определения вида стоимости дано в Федеральном стандарте оценки «Цель оценки и виды стоимости» (ФСО № 2), утвержденном приказом Министерства экономического развития и торговли в Российской Федерации от 20.05.15 г. № 298: Рыночная стоимость. При определении рыночной стоимости объекта оценки определяется 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 цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства, то есть когда: • одна из сторон сделки не обязана отчуждать объект оценки, а другая сторона не обязана принимать исполнение; • стороны сделки хорошо осведомлены о предмете сделки и действуют в своих интересах; • объект оценки представлен на открытом рынке посредством публичной оферты, типичной для аналогичных объектов оценки;



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

	- цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за объект оценки и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было; - платеж за объект оценки выражен в денежной форме.
Дата оценки	30.03.2017 г.
Срок проведения оценки	с 30.03.2017 по 22.05.2017 г.
Степень детализации работ по осмотру	Полный осмотр объектов оценки
Допущения и ограничения, на которых должна основываться оценка	1. Оценщик не принимает на себя какой-либо ответственности за вопросы юридического характера, оказывающие влияние на объект оценки. Юридическая экспертиза предоставленных Заказчиком документов не проводится. По сведениям, предоставленным Заказчиком оценки, на дату проведения оценки имущество не обременено, ареста и залога не зарегистрировано; 2. Оценщик предполагает отсутствие каких-либо скрытых фактов, влияющих на оценку. Оценщик не несет ответственности ни за наличие таких скрытых фактов, ни за необходимость выявления таковых; 3. Результаты настоящей оценки не могут быть использованы другими лицами или в других целях.

1.3. Сведения о заказчике оценки

Сведение о заказчике

Организационно правовая форма:	Открытое акционерное общество
Полное наименование:	Открытое акционерное общество «Дорожное эксплуатационное предприятие № 126»
Основной государственный регистрационный номер (ОГРН):	1101402000248
Дата присвоения ОГРН:	30.04.2010
Место нахождения:	678955, РС (Я), г. Томмот, ул. Семенова, д. 1 «а»



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

1.4. Сведения об Оценщике и Исполнителе

Сведения о юридическом лице, с которым Оценщик заключил трудовой договор:

Организационно-правовая форма юридического лица: Общество с ограниченной ответственностью

Полное наименование юридического лица: Общество с ограниченной ответственностью «Алданский центр недвижимости»

Основной государственный регистрационный номер (ОГРН): 1071402000130

Дата присвоения ОГРН: 23.01.2007г.

Место нахождения юридического лица: 678900, РС(Я), Алданский район, г. Алдан, ул. Дзержинского, д.4 кв.2

Сведения о страховании ответственности юридического лица, с которым оценщик заключил трудовой договор: •Полис страхования профессиональной ответственности оценщиков серия: СПОО/ОД, номер: 072789. Срок действия договора страхования с 18.01.2017г. по 17.01.2018 г. Копия;

Телефон: 41145 (37-000), 8-924-178-14-92

Банковские реквизиты:

Расчетный счет № 407 028 107 762 700 00 354

К/с 301 018 104 000 000 00 609,

БИК 049 805 609

В Алданском ОСБ № 1049 г. Алдан,

Филиал № 8603 Якутское отделение г.Якутск

Сведения об Оценщике

Фамилия, имя, отчество	Плотников Игорь Анатольевич
Информация о членстве в саморегулируемой организации оценщиков:	Плотников Игорь Анатольевич является членом саморегулируемой организации оценщиков - Общероссийская общественная организация «Российское общество оценщиков». Номер записи оценщика в реестре: № 001015 от 25.09.2007г.
Номер и дата выдачи документа, подтверждающего получение профессиональных знаний в области оценочной деятельности:	Диплом о профессиональной переподготовке в Московском институте профессиональной оценки, по программе: «Оценка стоимости предприятия (бизнеса)» ПП № 323346 от 16 августа 2003 г.
Сведения о страховании гражданской ответственности Оценщика:	Страховой полис СПАО Ингосстрах №433-121121/15/0321R/776/00001/5-001015 от 31.07.2015г., срок действия договора страхования с 01.01.2016г. по 30.06.2017 г.
Стаж работы в оценочной деятельности	12 лет
Адрес местонахождения	678900, РС(Я), Алданский район, г. Алдан, ул. Дзержинского, д.4 кв.2; Телефон (факс): 41145 (37-000), 8-924-178-14-92

Информация обо всех привлеченных к проведению оценки и подготовке отчета об оценке организациях и специалистах	К проведению оценки и подготовке Отчета об оценке организации и специалисты не привлекались.
--	--



1.5. Допущения и ограничительные условия, использованные Оценщиком при проведении оценки

При проведении настоящей оценки, Оценщик принял следующие допущения:

1. При проведении оценки предполагалось отсутствие каких-либо скрытых факторов, влияющих на стоимость оцениваемого имущества. На Оценщике не лежит ответственность по обнаружению (или в случае обнаружения) подобных факторов.
2. 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.
3. Оценщик исходил из того, что на объекты оценки имеются все подлежащие оценке права в соответствии с действующим законодательством. Однако анализ правоустанавливающих документов и имущественных прав на объекты оценки выходит за пределы профессиональной компетенции Оценщика, и он не несет ответственности за связанные с этим вопросы. Право оцениваемой собственности считается достоверным и достаточным для рыночного оборота оцениваемых объектов. Оцениваемая собственность считается свободной от каких-либо претензий или ограничений, кроме оговоренных в Отчете.
4. Вся информация, полученная от Заказчика и его представителей в письменном или устном виде и не вступающая в противоречие с профессиональным опытом оценщика, рассматривалась как достоверная.
5. Все физические параметры, содержащиеся в документах, представленных заказчиком, рассматривались как истинные. Оценщик не измерял физических параметров оцениваемых объектов. Оценщик не несет ответственности за вопросы соответствующего характера.
6. Объект предполагается свободным от прав третьих лиц, за исключением случаев, если настоящим Отчетом не установлено иное.
7. Юридическая экспертиза данных, использованных Оценщиком, не проводилась.
8. Оценщику не вменяется в обязанность доказывание существующих в отношении Объекта прав.
9. Оценщик не проводил технических экспертиз и исходил из отсутствия каких-либо скрытых фактов, влияющих на величину стоимости оцениваемых объектов, которые не могли быть обнаружены при обследовании (осмотре). На Оценщике не лежит ответственность по обнаружению подобных фактов.
10. Приведенные в отчете величины стоимости действительны лишь на дату оценки. Оценщик не несет ответственности за последующие изменения рыночных условий и, соответственно, величины стоимости объектов оценки.
11. Заказчик принимает на себя обязательство заранее освободить Оценщика от всякого рода расходов и материальной ответственности, происходящих из иска третьих лиц к Оценщику, вследствие легального использования результатов настоящего Отчета, кроме случаев, когда в установленном судебном порядке определено, что возникшие убытки явились следствием мошенничества, халатности или умышленно неправомерных действий со стороны Оценщика или его сотрудников в процессе выполнения работ по определению стоимости объектов оценки.
12. Итоговая величина стоимости Объекта является действительной исключительно на дату определения стоимости Объекта (дату проведения оценки), при этом итоговая величина стоимости Объекта может быть признана рекомендуемой для целей совершения сделки с Объектом, если с даты составления настоящего Отчета до даты совершения сделки с Объектом или даты представления публичной оферты прошло не более 6 месяцев (Федеральный стандарт оценки №1, утвержден Приказом Минэкономразвития России от 20 мая 2015 г. №297).
13. Результаты определения стоимости Объекта являются профессиональным мнением Специалистов. В связи, с чем Оценщик не гарантирует, что настоящий Отчет будет использован в соответствии с целями и задачами проведения оценки Объекта.



Ограничения и пределы применения полученного результата оценки:

1. Оценщик не имеет ни настоящей, ни ожидаемой заинтересованности в оцениваемом имуществе и действует непредвзято и без предубеждений по отношению к участвующим сторонам.
2. Ни Заказчик, ни Оценщик не могут использовать отчет иначе, чем это предусмотрено договором на оценку.
3. Вознаграждение Оценщика не зависит от итоговой величины стоимости, а также тех событий, которые могут наступить в результате использования Заказчиком или третьими сторонами выводов и заключений, содержащихся в Отчете.
4. От Оценщика не требуется появляться в суде или свидетельствовать иным образом в связи с проведением данной оценки, иначе как по официальному вызову суда.
5. Настоящий Отчет об оценке содержит профессиональное мнение Оценщика относительно величины стоимости Объектов и не является гарантией того, что рассматриваемые Объекты будут проданы по указанной стоимости.
6. Настоящий Отчет достоверен лишь в полном объеме и для указанных в нем целей. Использование отчета для других целей может привести к неверным выводам.

1.6. Применяемые стандарты оценочной деятельности

В данном разделе указываются используемые при выполнении работы стандарты оценки и обоснования их применения.

1. Оценка проводится в рамках положений и методологии, в соответствии с Федеральным стандартом оценки:

Федеральным стандартом оценки «Общие понятия оценки, подходы и требования к проведению оценки» (ФСО № 1), утвержденный Приказом Минэкономразвития России № 297 от 20.05.2015 г.;

Федеральным стандартом оценки «Цель оценки и виды стоимости» (ФСО № 2), утвержденный Приказом Минэкономразвития России № 298 от 20.05.2015 г.;

Федеральным стандартом оценки «Требования к отчету об оценке» (ФСО № 3), утвержденный Приказом Минэкономразвития России № 299 от 20.05.2015 г.

Федеральным стандартом оценки «Оценка стоимости машин и оборудования» (ФСО № 10) утвержденный Приказом Минэкономразвития России от 1 июня 2015 г. № 328.

Использование Федеральных стандартов оценки при проведении оценки объектов оценки, обусловлено тем, что они являются обязательными при осуществлении оценочной деятельности на территории Российской Федерации в соответствии с требованиями ст. 15 Федерального закона "Об оценочной деятельности в Российской Федерации".

2. Свод стандартов оценки Общероссийской общественной организации Российское общество оценщиков (ССО 2015), утвержденный решением Совета РОО 23 декабря 2015г. *Используется, так как является обязательным для применения членами РОО.*



1.7. Определение вида оцениваемой стоимости

Оцениваемая стоимость – **рыночная**.

Определения вида стоимости даны в Федеральном стандарте оценки «Цель оценки и виды стоимости» (ФСО № 2), утвержденном приказом Минэкономразвития России от 20.05.2015 г. № 298:

При определении рыночной стоимости объекта оценки определяется 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 цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства, то есть когда:

- одна из сторон сделки не обязана отчуждать объект оценки, а другая сторона не обязана принимать исполнение;
- стороны сделки хорошо осведомлены о предмете сделки и действуют в своих интересах;
- объект оценки представлен на открытом рынке посредством публичной оферты, типичной для аналогичных объектов оценки;
- цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за объект оценки и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было;
- платеж за объект оценки выражен в денежной форме.

Возможность отчуждения на открытом рынке означает, что объект оценки представлен на открытом рынке посредством публичной оферты, типичной для аналогичных объектов, при этом срок экспозиции объекта на рынке должен быть достаточным для привлечения внимания достаточного числа потенциальных покупателей.

Разумность действий сторон сделки означает, что цена сделки - наибольшая из достижимых по разумным соображениям цен для продавца и наименьшая из достижимых по разумным соображениям цен для покупателя.

Полнота располагаемой информации означает, что стороны сделки в достаточной степени информированы о предмете сделки, действуют, стремясь достичь условий сделки, наилучших с точки зрения каждой из сторон, в соответствии с полным объемом информации о состоянии рынка и объекте оценки, доступны на дату оценки.

Отсутствие чрезвычайных обстоятельств означает, что у каждой из сторон сделки имеются мотивы для совершения сделки, при этом в отношении сторон нет принуждения совершить сделку.

1.8. Основные этапы процесса оценки

В данной главе Оценщик составляет план процесса оценки, где отражает основные действия, связанные с выполняемой работой. Последовательность определения стоимости объектов оценки, содержание работ приведены в таблице 1.1.

Таблица 1.1. Этапы (последовательность) работ

Этапы (последовательность) и вид работ	Содержание работ
1. Заключение договора на проведение оценки включающего задание на оценку.	Составление договора, и ознакомление с предоставленными заказчиком документами, оформление задания на оценку.
2. Обследование объектов оценки	Обследование объектов оценки, идентификация, фотографирование.
3. Установление количественных и качественных характеристик объектов оценки Сбор и анализ информации, необходимой для проведения оценки.	Установление количественных и качественных характеристик объектов оценки: сбор общих данных и их анализ. На этом этапе были проанализированы данные, характеризующие факторы, влияющие на рыночную стоимость объекта. Произведен анализ рынка объектов оценки, а также анализ других внешних факторов, не относящихся непосредственно к объектам оценки, но влияющих на их стоимость. На данном этапе была собрана более детальная информация, относящаяся к оцениваемым объектам.



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Этапы (последовательность) и вид работ	Содержание работ
4. Применение подходов к оценке, выбор методов оценки и осуществление необходимых расчетов.	Для оценки рыночной стоимости объектов рассматриваются три подхода – затратный, сравнительный и доходный, являющиеся стандартными. Выбор метода (или методов) оценки в рамках каждого из подходов к оценке и осуществление необходимых расчетов.
5. Согласование (обобщение) результатов применения подходов к оценке и определение итоговой величины стоимости объектов оценки.	Аналитический, расчетный раздел в ходе, которого анализируются все принятые допущения каждого подхода, достоверность и полнота полученной информации, разброс между подходами. В результате рассчитывается обоснованная итоговая величина рыночной стоимости объектов оценки.
6. Составление отчета об оценке.	Оформление отчета с приложениями для передачи заказчику.

1.9. Перечень документов используемых Оценщиком и устанавливающих количественные и качественные характеристики объектов оценки

Далее представлен перечень использованных при проведении оценки объекта оценки данных.

Перечень документов, полученных от Заказчика оценки

1. Копии паспортов транспортных средств.
2. Акты освидетельствования технического состояния объектов оценки.
3. Инвентарные карточки
4. Справки о балансовой стоимости объектов оценки.

Перечень документов, полученных из других источников

Документы, устанавливающие количественные и качественные характеристики объектов оценки, полученные из других источников, отсутствуют.

1.10. Перечень использованных при проведении оценки объектов оценки данных с указанием источников их получения

1. Для общеэкономический обзора и анализ рынка сайт в Интернет: Министерство Экономического Развития Российской Федерации <http://www.economy.gov.ru/minec/activity/sections/>
2. Интернет ресурсы для анализа рынка автомобилей: <http://rosfincom.ru>, <http://www.pwc.ru/ru/automotive/publications/automotive-market-of-russia-feb16.html>; <http://www.autostat.ru>; <http://abreview.ru> и другие.

Авто порталы: www.drom.ru, www.avito.ru, <http://www.bibicar.ru/>, <http://www.raise.ru/>, <http://auto.yandex.ru> и другие;

3. Для проведения расчетов: Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния Р-03112194-0376-98 (МИНТРАНС РФ Москва 1999 г.); «Оценка автотранспортных средств» Андрианов Ю.В., Москва, 2002г.; «Экспертиза автотранспортных средств при ОСАГО» Андрианов Ю.В., Москва, 2008г.; другие источники информации.

Источники информации (в том числе прочие), используемые в настоящем Отчете, указаны по тексту Отчета.

1.11. Применяемые в отчете общие понятия и определения

Общие понятия и определения

Рыночная стоимость 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 цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства, то есть когда: одна из сторон сделки не обязана отчуждать объект оценки, а другая сторона не обязана принимать исполнение; стороны сделки хорошо осведомлены о предмете сделки и действуют в своих интересах; объект оценки представлен на открытом рынке посредством публичной



оферты, типичной для аналогичных объектов оценки; цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за объект оценки и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было; платеж за объект оценки выражен в денежной форме.

Оценка - процедура определения стоимости, часть экономического анализа, опирающаяся на определенные научные принципы и методологическую базу; являющаяся сочетанием математических методов и субъективных суждений оценщика, основанных на его профессиональном опыте.

Объект оценки. К Объектам оценки относятся объекты гражданских прав, в отношении которых законодательством РФ установлена возможность их участия в гражданском обороте.

При определении цены объектов оценки определяется денежная сумма, предлагаемая, запрашиваемая или уплаченная за объект оценки участниками совершенной или планируемой сделки.

При определении стоимости объектов оценки определяется расчетная величина цены объектов оценки, определенная на дату оценки в соответствии с выбранным видом стоимости. Совершении сделки с объектом оценки не является необходимым условием для установления его стоимости.

Итоговая стоимость объектов оценки определяется путем расчета стоимости объектов оценки при использовании подходов к оценке и обоснованного оценщиком согласования (обобщения) результатов, полученных в рамках применения различных подходов к оценке.

Подход к оценке представляет собой совокупность методов оценки, объединенных общей методологией. Методом оценки является последовательность процедур, позволяющая на основе существенной для данного метода информации определить стоимость объектов оценки в рамках одного из подходов к оценке.

Датой оценки (датой проведения оценки, датой определения стоимости) является дата, по состоянию на которую определяется стоимость объектов оценки.

При установлении затрат определяется денежное выражение величины ресурсов, требуемых для создания или производства объектов оценки, либо цену, уплаченную покупателем за объект оценки.

При определении **наиболее эффективного использования** объектов оценки определяется использование объектов оценки, при котором его стоимость будет наибольшей.

Срок экспозиции объектов оценки рассчитывается с даты представления на открытый рынок (публичная оферта) объектов оценки до даты совершения сделки с ним.

Износ – это технико-экономическое понятие, отражающее, с одной стороны, снижение уровня потребительских свойств машины и уменьшение её работоспособности, а с другой стороны, соответствующее этим процессам снижение стоимости машины как объекта оценки (обесценение).

Физический износ – потеря стоимости объекта по причине естественного старения и ухудшения свойств материалов, физического изнашивания трущихся элементов конструкции и различных повреждений в процессе функционирования.

Экономический износ (внешнее устаревание) – потеря стоимости, обусловленная влиянием внешних макроэкономических факторов. Оно может быть вызвано общеэкономическими и внутриотраслевыми изменениями, приводящими к резкому, катастрофическому падению спроса на определенные объекты.

Моральный износ - относительная потеря стоимости транспортного средства из-за снижения его полезности для осведомленного покупателя под влиянием факторов, к которым относятся достижения научно - технического прогресса в автомобилестроении, ограничения, накладываемые государственным регулированием на производство, импорт, товарные рынки и эксплуатацию транспортных средств, окончание производства транспортных средств, прекращение производства запасных частей к ним и т.д.

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

Сравнительный подход – совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на сравнении объекта оценки с аналогичными объектами, в отношении которых имеется информация о ценах сделок с ними.

Доходный подход – совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении ожидаемых доходов от объекта оценки.

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



Услуга по оценке - комплекс работ, выполняемых Оценщиком (исполнителем услуг) по удовлетворению потребности заказчика в знании рыночной или иной стоимости в отношении транспортного средства.

Отчёт об оценке - документ, содержащий обоснованное и доказательное изложение результатов оценки транспортного средства в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации. Является предметом договора между заказчиком и Оценщиком транспортных средств.

Специальная терминология

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

Место оценки - точное географическое наименование места, находящегося в границах конкретных товарных рынков транспортных средств, запасных частей к транспортным средствам, материалов для ремонта и услуг по ремонту транспортных средств на территории Российской Федерации, для условий которых проводится оценка остаточной стоимости транспортного средства. Определяется заказчиком проведения оценки, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.

Единицы сравнения - некоторые общие для всех объектов удельные или абсолютные, физические или экономические единицы измерения стоимости или арендной ставки, сопоставляемые и подвергаемые корректировке.

Корректировка представляет собой операцию (часто - математическую), учитывающую разницу в стоимости между оцениваемым и сравнимым объектами, вызванную влиянием конкретного элемента сравнения. Все корректировки выполняются по принципу «от объектов сравнения к объекту оценки».

Машины и оборудование – устройства, преобразующие энергию, материалы, информацию. В зависимости от основного (преобладающего) назначения машины и оборудование делятся на энергетические (силовые), рабочие и информационные. Для оценки стоимости оборудование делится на два класса:

- специализированное оборудование;
- неспециализированное оборудование;

Специализированное оборудование - это оборудование, которое в силу своего специального характера редко, если вообще когда-либо продается на открытом рынке для продолжения существующего использования одним владельцем, кроме случаев, когда оно реализуется как часть использующего ее бизнеса. Специальный характер оборудования может быть обусловлен его конструктивными особенностями, специализацией, размером или местом положения или сочетанием этих факторов.

Неспециализированное оборудование - это оборудование, на которое существует всеобщий спрос и которое обычно покупается, продается или арендуется на открытом рынке для того, чтобы использовать его для существующих или аналогичных целей, или в качестве инвестиции, или для развития и освоения.

Транспортное средство (ТС) – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нём.

Механическое транспортное средство - транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. В состав механических транспортных средств входят автотранспортные средства, мототранспортные средства, троллейбусы, трамваи, любые тракторы, самоходные машины.

Автотранспортное средство - механическое транспортное средство, имеющее массу в снаряженном состоянии более 400 кг. Подразделяются на пассажирские, грузовые и специальные. В состав пассажирских автотранспортных средств входят легковые автомобили и автобусы. К грузовым автотранспортным средствам относятся грузовые автомобили, в том числе специализированные. К специальным автотранспортным средствам относятся автомобили со специальным оборудованием, предназначенным для выполнения различных, преимущественно нетранспортных, работ.

Легковой автомобиль - автотранспортное средство предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее не более 8 мест для сидения, не считая места водителя.

Автобус - автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее более 8 мест для сидения, не считая места водителя.



Грузовой автомобиль - автотранспортное средство, предназначенное для перевозки грузов. Грузовые автомобили подразделяются на бортовые автомобили, в том числе с прицепом (бортовой тягач), автомобильные тягачи с полуприцепом (седельный тягач), самосвалы и специализированные автомобили.

Специализированный автомобиль - грузовой автомобиль, в том числе с полуприцепом или прицепом (прицепами), предназначенный для перевозки определённых видов грузов и оборудованный для этого специальным кузовом и (или) приспособлениями. К специализированным относятся автомобили с фургонами (общего назначения, изотермические, рефрижераторы, для хлеба, для мебели, для одежды, для животных и т.п.) или цистернами (для жидких и сыпучих грузов), контейнеровозы, автомобили со сменными (съёмными) кузовами, автомобили, оборудованные для перевозки длинномерных грузов, тяжеловозы, панелевозы, блоковозы, фермовозы, плитовозы, балковозы, сантехкабиновозы, автомобили, оборудованные для перевозки строительных смесей и растворов, автомобилевозы и т.д.

Специальный автомобиль - автомобиль, предназначенный для выполнения специальных функций (в основном в стационарных условиях) и оборудованный специальным оборудованием для выполнения указанных функций. К специальным относятся пожарные автомобили, автокраны, автобетоносмесители, коммунальные машины и т.д.

Прицеп (полуприцеп) - транспортное средство без двигателя, используемое в сцепке с механическим транспортным средством.

Мотоцикл - двухколёсное механическое транспортное средство с боковым прицепом и без него. К мотоциклам приравниваются трёх- и четырёхколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряжённом состоянии не более 400 кг.

Мопед - двух- или трёхколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объёмом не более 50 куб. см и имеющее максимальную конструктивную скорость не более 50 км/час. К мопеду приравниваются велосипеды с двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

Внедорожное транспортное средство - транспортное средство, предназначенное в основном для использования вне дорог общей сети.

Дорожно - строительная техника - транспортные средства, предназначенные для строительства и ремонта автомобильных дорог. В состав дорожно - строительной техники входят экскаваторы, погрузчики фронтальные, скреперы, автогрейдеры, бульдозеры, асфальтоукладчики, дорожные катки, маркировочные машины, фрезы дорожные, ремонтеры дорог и т.д.

Рыночная стоимость на первичном рынке - рыночная стоимость транспортных средств, которые впервые предлагаются к продаже.

Рыночная стоимость на вторичном рынке - рыночная стоимость транспортных средств, прошедших государственную регистрацию и предлагаемых к продаже (подержанных транспортных средств).

Утилизационная стоимость - стоимость выработавших свой ресурс и списываемых транспортных средств, а также транспортных средств, не подлежащих восстановлению после полученных повреждений в результате аварии, стихийного бедствия и других внешних причин. Утилизационная стоимость транспортного средства включает в себя стоимость всех его агрегатов, узлов, систем и деталей, как достигших предельного состояния вследствие полного износа или повреждения и реализуемых по цене металлолома, так и ещё годных для использования, в том числе после ремонта или восстановления.

Остаточная стоимость - стоимость транспортного средства на дату оценки в месте оценки с учётом износа, технического состояния, а также других факторов, оказывающих влияние на стоимость транспортного средства.

Остаточная восстановительная стоимость - стоимость транспортных средств после переоценки с учётом начисленного износа. Числящаяся в бухгалтерском учёте сумма износа подлежит индексации по коэффициенту пересчёта, равному индексу изменения стоимости транспортных средств при её пересчёте в восстановительную стоимость. Остаточная восстановительная стоимость представляет из себя разницу между новой восстановительной стоимостью и проиндексированной суммой износа.



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Стоимость ремонта (восстановления) - стоимость устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов транспортных средств, включающая в себя трудовые и материальные затраты, накладные расходы, налоги и другие обязательные платежи, а также прибыль.

Часть 2. «Точное описание объектов оценки с приведением ссылок на документы, устанавливающие количественные и качественные характеристики объектов оценки»

2.1. Описание объектов оценки

Таблица 2.1 Описание объектов оценки

№ п/п	Инвентарный №	Наименование ТС, марка,	Регистрационный №	Год выпуска	VIN	Тип ТС	Модель, № двигателя	Цвет	№ шасси, рамы	№ кузова, кабины	ПТС/ПСМ	Мощность двигателя, л.с/кВт.
1	1072	Комбинированная дорожная машина 6921 TD ДМК-40-04	B491BH14	2008	X896921 TD60AU 8592	Специальный	740.62-280 82465877	Оранжевый	XTC6 51153 82326 837	Кабина 2069743	42 МН290412	280 л.с..
2	203	Комбинированная дорожная машина 6921 TC ДМК-40-03	T346KH14	2002	X 896921 TC 20 AU 8033	Специальный	740.13-260 203214	Оранжевый	XTC 53229 N2217 3143	-	42KK8053 29	260 л.с
3	206	Комбинированная дорожная машина 6921 TD ДМК-40-04	T342KH14	2003	X896921 TD 30 AU8205	Специальный	740.13-260 285660	Оранжевый	XTC5 3229 N3219 1492	Кабина 1849756	42 КО 190309	260 л.с.

4. Сейф PS-2, инвентарный номер 851, год выпуска 2005 г., страна Германия

5. Душевая кабина, инвентарный номер 1041, год выпуска 2005 г., производитель Artex, Италия, сборка Китай.

Источники информации: паспорта ТС, справки о балансовой стоимости, предоставленные заказчиком (см. Приложение настоящего отчета).

Местоположение и краткое техническое состояние объектов оценки представлены в таблице 2.2

Таблица 2.2.

№ п/п	Инвентарный №	Наименование ТС, марка,	Местоположение	Краткое описание технического состояния
1	1072	Комбинированная дорожная машина 6921 TD ДМК-40-04	678955, РС (Я), г. Томмот, ул. Семенова, д. 1 «а», (производственная база)	1 Разукомплектован. Отсутствует Передний и боковой отвал, Пескоразбрасыватель и двигатель к нему Отсутствие АКБ, автошины износ 100% Требуется ревизия и кап.ремонт узлов и агрегатов Сведений о капитальных ремонтах Заказчиком не предоставлено. Состояние: неудовлетворительное.. Не заводится
2	203	Комбинированная дорожная машина 6921 TC ДМК-40-03	678955, РС (Я), г. Томмот, ул. Семенова, д. 1 «а», (производственная база)	1. Разукомплектован. Отсутствует Передний и боковой отвал, Пескоразбрасыватель и двигатель к нему, запасное колесо, аккумуляторы.. 2. Колеса – износ протектора 100%



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

№ п/п	Инвентарный №	Наименование ТС, марка,	Местоположение	Краткое описание технического состояния
				3. Ходовая, топливная система, ДВС. КПП, задний, средний мост, система охлаждения, тормозная система- требуется ремонт, ревизия, 4. Рама – лопнула под кабиной 3. Автошины износ 100%; 4. Отсутствие АКБ. Сведений о капитальных ремонтах Заказчиком не предоставлено. Состояние: неудовлетворительное, автомобиль не заводится.
3	206	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04	678955, РС (Я), г. Томмот, ул. Семенова, д. 1 «а», (производственная база)	1. Требуются ревизия всех агрегатов, ДВС, КПП, мостов. 2. . Разукрупнен. Отсутствует Передний и боковой отвал, запасное колесо, аккумуляторы.. 3. Двигатель: износ, повышенный расход масла 4. Кузов: коррозия, вмятины, отслоение лакокрасочного покрытия 4. Система охлаждения: коррозия, износ; 5. Подвеска: износ, коррозия, деформация; 6. Рулевое управление: износ, течь масла; 7. Коробка передач: износ шестерен, валов, посадочных мест, подшипников. 8. Автошины износ 100%; 9. Отсутствие АКБ. Сведений о капитальных ремонтах Заказчиком не предоставлено. Состояние: неудовлетворительное, автомобиль не заводится
4	851	Сейф PS-2	678955, РС (Я), г. Томмот, ул. Семенова, д. 1 «а», (производственная база)	Высокий износ, имеются деформации, сколы, необходим ремонт или замена замка, дверца не закрывается. Состояние условно пригодное.
5	1041	Душевая кабина	678955, РС (Я), г. Томмот, ул. Семенова, д. 1 «а», (производственная база)	Состояние условно пригодное. Высокий износ, ржавчина, сколы и пр. Разобран.

Описание объектов оценки, произведено на основании документов, фотографий, а также визуального осмотра. Описание предназначено для определения количественных и качественных характеристик объектов оценки.

2.1.1 Сведения об имущественных правах

Согласно ст. 209 «Содержание права собственности» Гражданского кодекса РФ, право собственности включает «права владения, пользования и распоряжения имуществом. Собственник вправе по своему усмотрению совершать в отношении принадлежащего ему имущества любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам и не нарушающие права и интересы других лиц, в т. ч. отчуждать свое имущество в собственность другим лицам; передавать им, оставаясь собственником права владения, пользования и распоряжения имуществом; отдавать имущество в залог и обременять его другими способами, распоряжаться им иным образом».

Таблица 2.3. Сведения об имущественных правах

№ п/п	Объект оценки	Вид права	Правоустанавливающие документы	Собственник (Субъект права):	Права иных лиц
1.	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04	Право собственности	42 МН290412	ОАО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 126»	Отсутствуют
2.	Комбинированная дорожная машина	Право собственности	42 КК 805329	ОАО «Дорожное эксплуатационное	Отсутствуют



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

	6921 ТС ДМК-40-03			предприятие № 126»	
3.	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04	Право собственности	42 КО 190309	ОАО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 126»	Отсутствуют
4.	Сейф PS-2 (600*540*550)	Право собственности	-	ОАО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 126»	Отсутствуют
5	Душевая кабина	Право собственности	-	ОАО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 126»	Отсутствуют

2.1.2 Сведения об обременениях, связанных с объектом оценки

По информации предоставленной Заказчиком обременения, связанные с объектами оценки, отсутствуют.

2.1.3 Сведения о физических свойствах объектов оценки

Объект оценки №1,2,3.

Инвентарный №	Наименование ТС, марка,
1072	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04
203	Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03
206	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04

Универсальная дорожная машина для зимнего и летнего содержания автомобильных дорог на базе специально созданного большегрузного автомобиля-самосвала КАМАЗ-65115 с удлиненной усиленной рамой и плоским кузовом повышенной грузоподъемности

Производитель ОАО "Кемеровский опытный ремонтно-механический завод" (ОАО"КОРМЗ") Россия, 650021, г. Кемерово, пос. Предзаводской.

Ведущие мосты - задний и средний с усиленными тормозными механизмами, ступицами под дисковые колеса, межосевой и межколесной блокировкой дифференциалов. Подвеска снабжена специальным стабилизатором поперечной устойчивости, который усиливает её жёсткость и повышает устойчивость автомобиля. Механизм отбора мощности позволяет беспрепятственно переключать передачи в КПП на любых режимах работы установленного навесного оборудования. Мощность двигателя 260 л.с. При необходимости навесное оборудование может легко демонтироваться и машина эксплуатируется как самосвал для сыпучих и прочих перевозки грузов грузоподъемностью до 14,5 тонн, объём кузова 8,5 м3.

Передний скоростной отвал (марка ОПА) предназначен для уборки снега в патрульном режиме. Обеспечивает сбрасывание снега с дорожного полотна на расстояние не менее 20 м без образования снежного вала на обочине и эффекта забрасывания на кабину, имеет регулируемые по высоте пневматическое опорное колесо с левой стороны и лыжную опору с правой.

Технологические операции, выполняемые ДМК-40, ДМК-30: По зимнему содержанию автодорог: патрульная снегоочистка проезжей части, в т.ч. одновременная работа переднего, среднего отвалов; расчистка проезжей части от снежных заносов; удаление снежного наката и наледи с проезжей части, в т.ч. одновременная работа переднего, среднего отвалов и щетки; уменьшение и ликвидация зимней скользкости (обледенения) проезжей части; уборка и смет отработанных противогололедных материалов с проезжей части одновременно отвалом и щеткой;

По летнему содержанию автодорог: мойку, подметание и обеспыливание дорожных покрытий; мойку элементов обустройства автодорог (жесткого ограждения, столбиков, знаков, автобусных остановок,



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

площадок отдыха и др.);струйную очистку лотков и водопропускных труб;подсыпку и планировку щебеночно-гравийных материалов при восстановлении профиля автодороги.

Всесезонно:обеспечивает возможность перевозки сыпучих и прочих материалов на неограниченное расстояние в режиме автосамосвала;обеспечивает работу с другими дорожно-строительными машинами: асфальтоукладчиками, щебнераспределителями и т.д.

2.4. Сведения о физических свойствах

Базовое шасси	КамАЗ-65115; КамАЗ-53229.
Тип двигателя	Дизельный
Модель двигателя	740.13-260
Рабочий объем двигателя, см3	10850
Мощность двигателя, л.с.	260
Масса полная машины, кг	24000
Масса снаряженной машины	ДМК-40-03-15600 кг; ДМК-40-04-15150кг.
Емкость самосвального кузова, м3	8,5
Емкость бункера пескоразбрасывателя, м3	6,0
Ширина обрабатываемой полосы, м	Передним отвалом-2,7 Средним отвалом-2,9 Боковым отвалом-1,85 Всеми отвалами-4,6 Пескоразбрасывателем-4..9,5 Задней щеткой-2,5
Техническая производительность уборки свежеснежного сухого, рыхлого снега плотностью 0,12..0,20 г/см3 при высоте убираемого слоя 0,2 м, тысяч м3/ч, не менее:	Передним отвалом – 32 Передним+боковым отвалом – 54
Средняя плотность посыпки песком, г/м3	50-500
Максимальный размер гранул песка, мм	20
Габаритные размеры, не более, мм	Длина – 12700 Высота – 3050 Ширина (транспортное положение) – 3400 Ширина (рабочее положение) – 5200
Максимальная скорость со съемным оборудованием, км/ч	60
Распределение полной массы машины, не более, кг.	На переднюю ось – 6000 На заднюю тележку - 18000
Масса перевозимого груза автомобилем-самосвалом (съемное оборудование снято), не более, кг	14000
Тип привода съемного оборудования	Гидравлический с отбором мощности от базового шасси
Оборудование	Передний скоростной отвал ОПА; Передний поворотный отвал ОПАГ-2; Средний отвал ОСА; Боковой отвал ОБА; Пескораспределитель РПМ; Поливомоечное оборудование ПМО-5; Щетка снежная и мусороуборочная ЩУ-4А и ЩУ-5; Щётка для мойки барьерных ограждений ЩН-5
Назначение	ДМК-40 представляет из себя специальный, большегрузный автомобиль-самосвал КАМАЗ-65115 с комплектом быстросъемного навесного оборудования для зимнего и летнего содержания автодорог, а так же для перевозки сыпучих и прочих грузов
Завод производитель	ДМК-40 Кемеровский опытный ремонтно-механический завод ОАО

Объект оценки №4.



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Инвентарный №	Наименование
851	Сейф PS-2 (600*540*550)

Технические характеристики:

Внешние размеры (ВхШхГ): 600х540х550

Внутренние размеры (ВхШхГ): 390х395х320

Вес (кг): 175.00

Внутренний объем (л): 49.00

Тип замка: ключевой (х1)

Страна производства: Германия

Год производства: 2005

Сейфы серии PS обладают способностью противостоять как опасным факторам пожара, так и попыткам несанкционированного доступа (взлому). Они сертифицированы на огнестойкость по ГОСТ Р 50862-96 по классу 60Б и немецкому стандарту VdMA 24991 по классу 60P. По устойчивости к взлому этим сейфам присвоен класс I по ГОСТу Р 50862-96 и Class 1 по немецкому стандарту EURO/VdS. Сейфы серии PS идеально подходят для защиты от хищения и пожара ценных бумаг, денег, дорогостоящего оружия. Благодаря своим уникальным защитным функциям они включены Главным Управлением вневедомственной охраны МВД РФ в «Перечень технических средств безопасности, рекомендованных к применению на объектах различных форм собственности».

Серия Papet Star производства Германии

В модельный ряд входят PS-2, PS-3, PS-4, PS-5, PS-6 и все сертифицированы:

на огнестойкость:

по немецкому стандарту VdMA 24991 по классу 60P

по российскому ГОСТ Р 50862-96 класс 60Б

на устойчивость к взлому:

по немецкому стандарту Euro/VdS Class 1

по российскому ГОСТ Р 50862-96 класс I

Стенки корпуса сейфов PS выполнены из стального листа толщиной 1,5мм, а пространство между ними заполнено огнеупорным бетоном. Замок защищен твердосплавной пластиной от высверливания. Сейф имеет 4-стороннюю систему запирания никелированными ригелями, имеющими диаметр 25мм, предусмотрена блокировка ригелей при воздействии на дверь или замок. Для моделей PS-4, PS-5, PS-6 по желанию заказчика устанавливается кассовое отделение, полки сейфов переставляются по высоте. В комплект поставки входит анкерный болт для крепления сейфа через отверстие в его днище к полу. Гарантия 5 лет. В конструкции сейфов предусмотрена блокировка ригелей, срабатывающая при попытке взлома двери или выбивания замков.

Модель PS-2 снят с продажи или больше не производится.

Объект оценки №5.

Инвентарный №	Наименование
1041	Душевая кабина

Страна производства: Италия, сборка Китай

Ширина (мм.) 1000



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Глубина (мм.) 1000
Высота (мм.) 2150
Поддон - Высокий
Форма -Четверть круг
Год производства: 2005
Относится к сегменту эконом-класса. Компания Artex

2.1.4 Сведения об износе

Сведения о физическом износе представлены в части 5 настоящего Отчета.

2.1.5 Сведения об устареваниях

Фактор, способствующий возникновению внешнего устаревания, переход объектов оценки на вторичный рынок.

2.1.6 Реквизиты юридических лиц, являющихся собственниками объектов оценки

Организационно правовая форма:	Открытое акционерное общество
Полное наименование:	Открытое акционерное общество «Дорожное эксплуатационное предприятие № 126»
Основной государственный регистрационный номер (ОГРН):	1101402000248
Дата присвоения ОГРН:	30.04.2010
Место нахождения:	678955, РС (Я), г. Томмот, ул. Семенова, д. 1 «а»

2.1.7 Информация о балансовой стоимости объектов оценки

Справка о балансовой стоимости представлена в Приложении настоящего отчета.

2.2. Количественные и качественные характеристики элементов, входящих в состав объектов оценки, которые имеют специфику, влияющую на результаты оценки

Других (иных) элементов входящих в состав объектов оценки, которые имеют специфику, влияющую на результаты оценки, не выявлено.

2.3. Информация о текущем использовании объектов оценки

В таблице 2.1. настоящего отчета представлена информация о текущем использовании Объектов оценки.

2.4. Другие факторы и характеристики, относящиеся к объекту оценки, существенно влияющие на его стоимость

Другие факторы и характеристики, относящиеся к объектам оценки, существенно влияющих на стоимость объектов оценки не выявлены.

Часть 3. «Анализ рынка объекта оценки и обоснование значений или диапазонов значений ценообразующих факторов»

3.1 Основные показатели социально-экономического развития Российской Федерации

Характеристики ВВП за 2015 год (по результатам 3-ей оценки Росстата) пересмотрены в лучшую сторону – как номинал, так и динамика его физического объема. Годовой номинал ВВП составил 83232.6 млрд. рублей, темп снижения ВВП замедлился до 2.8 % г/г. Со стороны производства –ключевыми положительными сдвигами стал пересмотр номиналов и динамики ВДС в торговле, промышленности и строительстве. Со стороны доходов –после пересмотра значительно увеличилась доля валовой прибыли и валовых смешанных доходов. Со стороны расходов -повышательная корректировка динамики ВВП (на 0.9п. п.) проявилась



преимущественно в замедлении падения инвестиционного и внешнего спроса, на фоне ускорения падения потребления. Номинал ВВП за 2014 год (по результатам последнего, 5-го пересмотра), также повышен и составил 79199.7 млрд. рублей, при сохранении динамики (0.7 % г/г). Повышательная корректировка номинала ВВП связана с увеличением ВДС по операциям с недвижимостью и транспорта. Со стороны доходов – после пересмотра уменьшилась доля в ВВП валовой прибыли и валовых смешанных доходов. Со стороны расходов – номинал ВВП изменен за счет существенной корректировки инвестиционного и внешнего спроса, на фоне незначительного уменьшения расходов на конечное потребление. Пересмотр динамики компонентов ВВП со стороны использования затронул все составляющие.

В соответствии с 1-ой оценкой, в 2016 г. произведенный ВВП составил 85880,6 млрд. руб. Снижение ВВП замедлилось до 0.2 % г/г. В структуре ВВП по источникам доходов снизилась доля валовой прибыли и валовых смешанных доходов, на фоне увеличения удельного веса доли оплаты труда наемных работников и сокращения чистых налогов на производство и импорт. Со стороны расходов – динамику произведенного ВВП поддерживали инвестиционный (3,3 % г/г) и внешний спрос (2,3 % г/г), в то время как потребительский показал отрицательную динамику (-3,8 % г/г).

Положительное влияние на динамику ВВП оказало ускорение роста сельскохозяйственного производства (валовой выпуск которого в 2016 г. вырос до 4,2% г/г по сравнению с 3,1 % предыдущем), а также замедление спада в строительстве (до -4,3 % г/г против -4,9 % годом ранее).

Тем не менее, сохранение отрицательной динамики произведенного ВВП связано с низким потребительским спросом (ВДС розничной торговли сократилась на 6,2 % г/г) и сохранением низкого спроса на строительно-монтажные работы (СМР), на которые, в свою очередь, негативно влияет низкая инвестиционная активность.

Со стороны расходов – динамику произведенного ВВП (-0,2 % г/г) в 2016 г. поддерживали инвестиционный (3,3 % г/г) и внешний спрос (2,3 % г/г), в то время как потребительский – показал отрицательную динамику (-3,8 % г/г).

Потребительский спрос сократился на 3,8 % г/г, в том числе расходы домашних хозяйств - на 5,0% г/г, государства - на 0,3% г/г.

Индекс промышленного производства по итогам декабря показал лучшие темпы прироста за весь год, увеличившись на 3,2 % г/г, что способствовало тому, что по итогам 2016 года по сравнению с прошлым годом индекс промышленного производства вырос на 1,1 процента.

В декабре добыча полезных ископаемых выросла на 2,9 % г/г, за 2016 год рост сегмента составил 2,5 %, что внесло основной положительный вклад в рост индекса промышленного производства. Обрабатывающие производства увеличились в декабре на 2,6 %, по итогам года сегмент сумел выйти в область положительных значений -0,1 % г/г. Производство и распределение электроэнергии, газа и воды возросло в декабре на 5,5 % г/г, в 2016 году рост составил 1,5 % г/г. Росстат уточнил динамику работ по виду деятельности «Строительство» за 2016 год в сторону незначительного повышения. По итогам 2016 года, в строительном секторе сохраняется негативная тенденция (-4,3 % г/г). В декабре, после разового выхода в ноябре в положительную область, динамика работ по виду деятельности «Строительство» вновь стала отрицательной (-5,4% г/г, сезонно сглаженный показатель: -1,4% м/м).





Рис.1

По итогам 1 квартала 2017 года рост индекса промышленного производства составил +0,1% к аналогичному периоду прошлого года.

Усиление негативной тенденции наблюдается в динамике вводов жилых домов: в декабре -6,7 % г/г, с устранением сезонности: -4,0 % м/м, введено 16,9 млн. кв. м общей площади. Риелторы и застройщики продолжают отмечать падение спроса на недвижимость, что привело к номинальному снижению цен на первичном рынке и падению ввода жилья на 6,5 % г/г за 2016 г. В 2016 г. введено 79,8 млн. кв. м общей площади, что на 5,5 млн. кв. м меньше, чем в 2015 г. Между тем ставка по ипотечным кредитам снизилась в отчетном периоде до уровня 12,16% годовых, в то время как годом ранее она составляла 12,30 процента. Максимальное значение в 2016 г. отмечено на 1 июня –13,09 % годовых. На этом фоне, с начала прошедшего года статистикой Банка России фиксируется оживление спроса населения на предоставление рублевых ипотечных жилищных кредитов. В январе - ноябре 2016 г., по сравнению с аналогичным периодом 2015 г., номинальный объем выданных кредитов вырос на 29,9 % или с 998,1 млрд. руб. до 1296,2 млрд. руб., не достигнув, однако, номинального уровня двухлетней давности (1576,7 млрд. руб.). При этом, количество выданных кредитов выросло за тот же период минувшего года на 24,9 процента.

Прирост заработной платы в номинальном выражении, по оценке Росстата, в декабре составил 7,9% г/г. В целом за 2016 г.

заработная плата увеличилась в номинальном выражении на 7,7процента. Реальная заработная плата работников демонстрирует прирост в годовом

выражении пятый месяц подряд. С исключением сезонного фактора, реальная заработная плата, по предварительным данным, в декабре

2016 г. продемонстрировала рост на 0,5%м/м. В целом за 2016 г. реальная заработная плата увеличилась на 0,6 процента.

В целом за 2016 год, по предварительным данным Росстата, реальные располагаемые доходы населения сократились на 5,9 процента. Столь большого снижения не отмечалось с 1999 г. (-12,3 процента). Денежные доходы в среднем на душу населения, по предварительным данным, в 2016 г. составили 30775 руб., что на 1,0% больше чем в 2015 г.

Уровень инфляции и динамика цен

В 2016 году под влиянием мер, принятых Правительством Российской Федерации по насыщению рынков, проводимой тарифной и денежно-кредитной политики, потребительская инфляция в России снизилась до однозначных значений.

По итогам года инфляция составила 5,4 %, в среднем за год потребительские цены выросли на 7,1 % (в 2015 году –12,9 % и 15,5 % соответственно). Столь значительное замедление инфляции обеспечивалось низким ростом цен на продовольственные товары в результате процессов импортозамещения и хорошего урожая, что способствовало росту предложения более дешевой отечественной продукции. Также положительный



эффект на снижение инфляции оказала более низкая индексация цен и тарифов на продукцию (услуги) компаний инфраструктурного сектора. Основной вклад в инфляцию 2016 года внес рост цен на непродовольственные товары вследствие пролонгированного переноса курсовых издержек из-за снижения платежеспособности населения. Однако влияние данного фактора к концу года практически исчерпалось. По оценке Центрального Банка, инфляционные ожидания населения на следующие 12 месяцев в декабре продолжили снижаться, достигнув рекордно низкого уровня – 5,2 процента

Динамика потребительских цен

В декабре 2016 г. прирост потребительских цен сохранился на уровне октября-ноября и составил 0,4 % м/м. При этом, наблюдалось замедление роста цен в секторе продовольственных и непродовольственных товаров. В секторе услуг, за счет сезонной специфики рост цен напротив усилился.

В целом, по итогам 2016 года инфляция на потребительском рынке снизилась до минимальных значений за весь период наблюдения – до 5,4 процента. Годом ранее инфляция составила 12,9 процента. Основным фактором столь низкой инфляции в 2016 году стало беспрецедентное снижение потребительского спроса, так как в 2016 г. товарооборот сократился на 5,2 %, а за два последних года снижение составило 14,7процента. Другими факторами были укрепление рубля и рост предложения на отдельных товарных рынках. Структура инфляции в 2016 г. претерпела значительные изменения. При этом возросло влияние роста цен на непродовольственные товары и услуги, а воздействие цен на продовольственные товары, напротив, снизилось в следствие значительного замедления роста цен.

Индекс производства транспортных средств и оборудования в 2016 году снизился на 3,0 % г/г. По сравнению с 2015 годом, падение замедлилось (-8,5 % г/г). По данным Росстата, в декабре производство легковых автомобилей выросло на 11,3 % г/г, однако за год зафиксирован спад (-7,4 % г/г). Прирост производства грузовых автомобилей за год составил 6,9 % г/г, вагонов грузовых произвели на 28,8 % больше, чем годом ранее.

Индекс производства транспортных средств и оборудования в 2015 году по отношению к уровню 2014 года составил 91,5 процента. Указанная динамика обусловлена в основном сокращением инвестиций в основной капитал (так в январе-сентябре 2015 года по отношению к соответствующему периоду 2014 года отмечается сокращение инвестиций в основной капитал по направлению транспорт и связь на 10,7 процента). Динамика производства основных видов транспортных средств приведена на рисунке ниже.

Производство транспортных средств и оборудования, 2016, % г/г		
	декабрь	год
Всего	-3,1	-3,0
Автомобили легковые	11,3	-7,4
Автомобили грузовые	-4,9	6,9
Вагоны грузовые	18,3	28,8
Производство машин и оборудования, 2016, % г/г		
Всего	9,2	3,8
Станки металлорежущие	-15,8	11,2

Источник: Росстат

Рис.2



Динамика производства основных видов продукции транспортных средств и оборудования в 2015 г. к аналогичному периоду прошлого года, %

	янв.	янв.-фев.	янв.-март	янв.-апр.	янв.-май	янв.-июнь	янв.-июль	янв.-авг.	янв.-сент.	янв.-окт.	янв.-ноя.	янв.-дек.
Вагоны грузовые	41,7	43,2	44,6	42,5	43,1	43,5	45,1	44,2	45,3	46,6	49,9	54,4
Вагоны пассажирские	-	32,5	19,3	19,5	26,4	34,3	35,3	34,1	40,1	42,5	42,6	47,2
Автомобили легковые	74,3	79,4	80,3	79,5	76,2	75,6	73,9	74,0	75,5	76,8	76,4	72,3
Автомобили грузовые (включая шасси) (кроме автосамосвалов)	86,4	67,4	76,7	75,4	76,8	77,5	78,9	77,6	79,7	81,7	83,8	98,6
Производство транспортных средств и оборудования	87,2	82,4	86,5	84,3	83,9	83,3	81,1	82,3	84,4	86,3	88,3	91,5

Источник: Росстат

Рис.3

Производство легковых автомобилей в 2015 году по отношению к 2014 году сократилось на 27,7 процента, что обусловлено в основном снижением доходов населения и инвестиционной активности, а также сокращением объемов потребительского кредитования и лизинговых операций в связи с повышением ставок по кредитам. При этом необходимо отметить, что объем внутреннего рынка автомобилей за указанный период сократился на 35,7%. Производство грузовых автомобилей в 2015 г. по отношению к уровню 2014 г. сократилось на 14,7 процента, что в том числе связано с относительным насыщением данного рынка и сокращением грузооборота автомобильного транспорта (в указанный период сокращение составило 5,9 процента)¹.

Производство машин и оборудования. Производство автотранспортных средств. Производство прочих транспортных средств и оборудования
(28, 29, 30 - код ОКВЭД 2)

	2015	2016	% , 2017 г/2016 г			
			янв.	Фев.	Мар.	3 мес.
Производство машин и оборудования	-4,7	-0,7	10,4	9,0	5,3	8,2
Зерноуборочные комбайны	-17,5	46,1	76,8	143,8 (в 2,5 р.)	12,8	54,8
Производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов	-23,1	0,5	32,0	0	8,4	13,5
Автомобили легковые	-27,7	-7,6	68,0	0,9	21,5	23,0
Автомобили грузовые	-14,7	6,9	-24,7	-3,1	16,1	13,0
Производство прочих транспортных средств и оборудования	5,4	4,2	11,2	-40,7	15,7	-8,2
Вагоны грузовые	-45,6	28,8	77,6	77,9	в 3,3 р.	в 2,1 р.

Источник: данные Росстата, расчеты Минэкономразвития

Рис.4

Динамика индекса производства автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов демонстрирует ускоряющийся рост, обусловленный в том числе реализацией мер господдержки. При этом в январе – марте 2017 г. Выросло производство автомобилей легковых (на 23, 0 %), автобусов (на 37,1%), средств автотранспортных Грузовых (на 13,0 %), троллейбусов (в 2,4 р.), двигателей внутреннего сгорания для автотранспортных средств (на 11, 3 процента).

3.2 Анализ рынка автомобилей в РФ: первичный и вторичный рынок

3.2.1. Анализ рынка новых автомобилей 2014-2016 гг.

¹ Источник информации: <http://www.economy.gov.ru/minrec/activity/sections>



Ряд экономических и внешнеполитических факторов оказали влияние на развитие авторыннка России в 2015 г. По результатам года российский авторынок показал самое сильное падение среди ключевых рынков мира. Так, на основании статистики по регистрациям авторыннок в 2015 г. упал на 45% до 1,3 млн шт. На основании статистики по отгрузкам легковых автомобилей авторынок снизился на 37% до 1,5 млн шт. Сегмент новых импортных автомобилей снова показал наибольшее сокращение в объемах продаж (-52%), тогда как продажи отечественных брендов и локализованных иномарок снизились на 37% и 45% соответственно. Падение автомобильного рынка России в 2015 г. было самым большим среди крупнейших рынков мира. По итогам 2015 г. Россия заняла 5-ое место среди европейских стран по продажам новых автомобилей. По результатам 2015 г. имело место существенное расхождение статистики авторыннка на основании данных по регистрациям в России и данных по отгрузкам дилерам. Одна из ключевых причин – приобретение автомобилей в России покупателями из других стран (прежде всего, Казахстана и Беларуси) в период обесценения рубля и до обесценения национальных валют этих стран. В 2015 г. средняя стоимость нового легкового автомобиля в рублях выросла на 22%. В целом продажи покупателям в России в рублевом выражении сократились на 33%, а продажи по отгрузкам дилерам – на 23%.

Среди брендов, которым удалось увеличить рыночную долю в 2015 г., – российские и корейские бренды, а также немецкие и японские премиальные бренды.

Уход некоторых брендов с российского рынка и реструктуризация бизнеса привели к перераспределению долей рынка между остальными участниками. Относительно успешней в 2015 г. выглядели:

- автопроизводители с локализованным производством;
- автопроизводители, выводившие на рынок новые и обновленные модели;
- автопроизводители, проводившие грамотную ценовую политику в условиях экономической неопределенности.

Темпы падения продаж ниже среднерыночных показали следующие бренды: Lada, UAZ, KIA, Hyundai, Mercedes-Benz, BMW, Audi и Lexus.

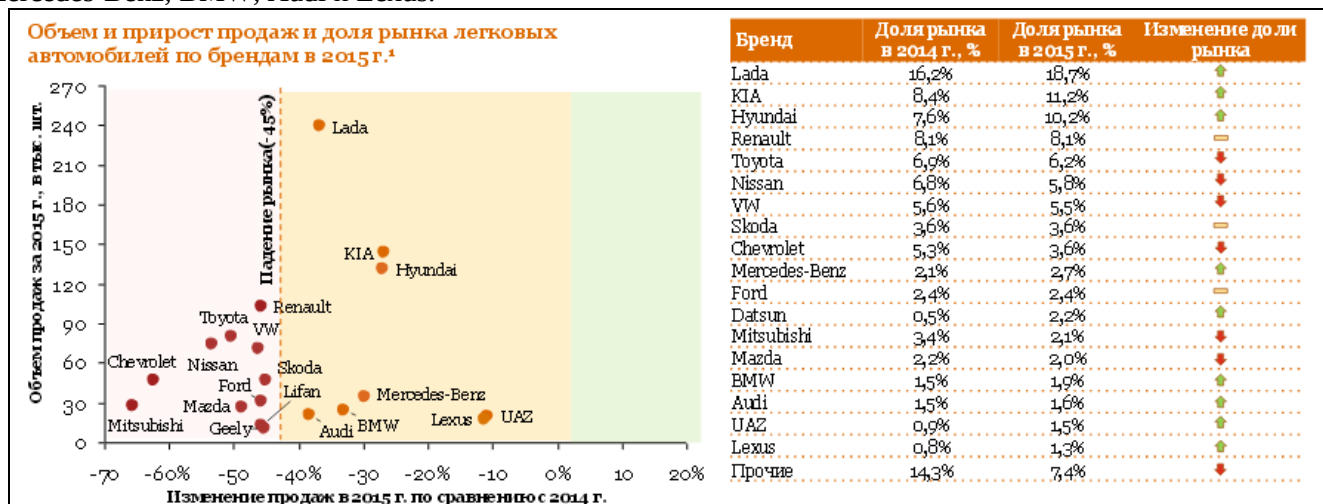


Рис.5. Объем и прирост продаж и доля рынка легковых автомобилей по брендам в 2015г.

Ухудшение макроэкономической конъюнктуры стало одной из главных причин падения российского авторыннка. Реализация программ льготного автокредитования, льготного лизинга и обновления автопарка позволила смягчить падение авторыннка в 2015 г. Так, в рамках данных программ было продано около 560 тыс. транспортных средств. Всего на поддержку спроса на автомобильном рынке России в 2015 г. было направлено около 43 млрд. руб.

В январе 2016г. продажи новых легковых автомобилей и LCV в России сократились на 29%. Всего было реализовано 81 849 машин.

В 2016 г. в базовом сценарии ожидается снижение рынка новых легковых автомобилей на 14% до 1,1 млн шт.



2016 г.

Согласно данным аналитического агентства "АВТОСТАТ", самая большая доля российского рынка приходится на автомобили европейских марок - 26,9%. По итогам первых четырех месяцев 2016 года объем их продаж составил 110,7 тыс. экземпляров. Лидерство в этом сегменте принадлежит французской марке Renault, доля которой равна 8%.

На втором месте по популярности находятся корейские марки (93,3 тыс. шт.), которые занимают 22,7% рынка. Безоговорочными лидерами тут являются KIA и Hyundai - доля каждого производителя составляет не менее 10%.

Далее следуют российские бренды (87,9 тыс. шт.), на долю которых приходится 21,4% рынка. Абсолютным лидером в этом сегменте является LADA (19,4%).

Совсем немного уступают им японские марки (86,1 тыс. шт.) с долей в 20,9%. Из них больше всего автомобилей продала Toyota (7,3%), за которой расположился Nissan (6,1%).

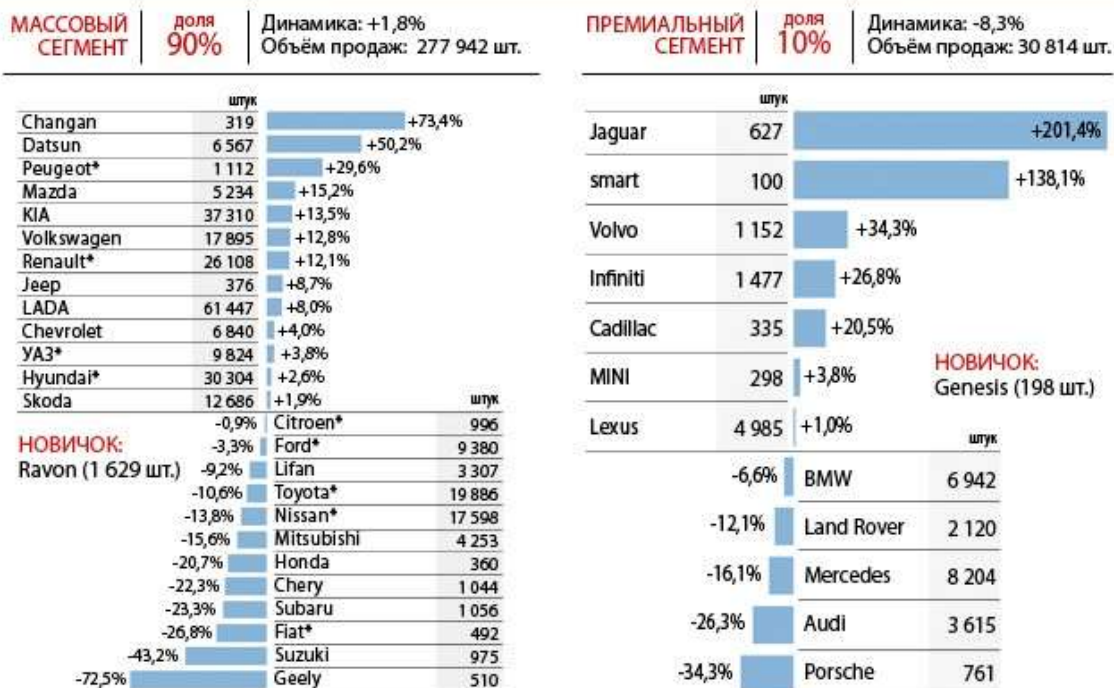
Доля машин американских брендов (22,5 тыс. шт.) составила 5,5%, более половины из которых принадлежит Ford (3%).

Оставшиеся 2,6% рынка занимают китайские марки (10,8 тыс. шт.). При этом лучшей из них является Lifan (1,2%).



Рис. 6 Рынок легковых автомобилей России в 2016 г.

Авторынок России в 1 квартале 2017 года



* с учётом LCV

Источник: АЕБ, без учета LCV по брендам: BAW, Foton, GAZ, Isuzu, Mercedes, Volkswagen, Hyundai, период январь - март 2017 года

www.autostat.ru

Рис.7 Авторынок России 1 квартал 2017г.

Российский авторынок впервые в этом году вышел в «плюс» - продажи в марте показали рост на 9,4%. При этом мартовский скачок рынка способствовал и квартальному росту (+1%).

Если рассматривать массовый сегмент, на долю которого в первом квартале пришлось 90% от общего объема, то он тоже находится в «плюсе». Продажи здесь достигли 277,9 тыс. единиц (+1,8%). Среди представленных в ТОП-25 марок по объемам реализации в этом сегменте менее половины (12) демонстрируют отрицательную динамику. Хуже всего показатели у китайского бренда Geely, продажи которого упали на 72,5%. У Suzuki реализация сократилась на 43,2%, а у Fiat, Subaru, Chery и Honda падение превысило 20%.

А вот другой китайский бренд - Changan, напротив, показывает наилучший рост (+73,4%). При этом в «плюсе» находятся еще 12 марок: от 50,2% у Datsun до 1,9% у Skoda. Также нельзя не отметить в этом плане отечественные УАЗ (+3,8%) и LADA (+8%).

Продажи в премиум-сегменте в 1 квартале снизились на 8,3% до 30,8 тыс. автомобилей, в связи с чем его доля составила 10%. Несмотря на это, более половины марок (7 из 12) показывают рост. Лучше других здесь преуспел Jaguar, реализация которого увеличилась втрое. Продажи автомобилей smart выросли в 2,4 раза, а Volvo – на 34,3%. Также заслуживают внимания Infiniti и Cadillac (более 20% роста у каждого бренда).

Среди тех премиум-марок, кто оказался в «минусе», сильнее всего продажи упали у Porsche (-34,3%). У Audi и Mercedes-Benz показатель падения составляет 26,3% и 16,1% соответственно. Кроме них, в отрицательной зоне присутствуют Land Rover (-12,1%) и BMW (-6,6%).



Лидеры и аутсайдеры авторынка России



январь - март 2017 года



	2017	2016	17/16
в марте	137 894	125 994	+9,4%
в январе-марте	322 464	319 220	+1,0%

ТОП-10 ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

группа	продажи, шт.	17/16, %	доля, %
AVTOVAZ-RENAULT-NISSAN	113 197	+6,7%	35,1%
HYUNDAI-KIA	67 812	+8,7%	21,0%
VOLKSWAGEN Group	35 506	+3,0%	11,0%
TOYOTA Group	24 871	-8,5%	7,7%
ГАЗ (LCV)	10 723	+9,0%	3,3%
УАЗ	9 824	+3,8%	3,0%
MERCEDES-BENZ	9 682	-11,7%	3,0%
FORD	9 380	-3,3%	2,9%
BMW Group	7 240	-6,2%	2,2%
GM Group	7 175	+4,7%	2,2%

Источник: АЕБ (вкл. LCV)

ТОП-20 МОДЕЛЕЙ

модель	продажи, шт.	17/16, %
KIA Rio	21 101	+28,6%
LADA Granta	17 701	-6,3%
LADA Vesta	15 225	+65,6%
Hyundai Solaris	12 666	-40,9%
Hyundai Creta	11 345	-
Volkswagen Polo	10 100	+0,5%
Renault Duster	8 601	-20,5%
Toyota RAV4	7 126	-18,2%
LADA XRAY	6 718	+173,6%
Toyota Camry	6 615	+17,1%
Chevrolet Niva	6 605	+2,3%
Skoda Rapid	6 229	+12,1%
LADA 4x4	6 072	-18,6%
Renault Kaptur	6 006	-
Renault Logan	5 826	-4,4%
Renault Sandero	5 669	-4,3%
Nissan X-Trail	5 606	+30,2%
LADA Largus	5 371	-21,2%
KIA Sportage	5 145	+32,0%
Nissan Qashqai	5 058	+4,8%

www.autostat.ru

Рис.8

За счет мартовского скачка продаж (+9,4% до 137,9 тыс. шт.) российскому авторынку по итогам первого квартала удалось выйти в «плюс». Так, в январе – марте 2017 года продажи легковых автомобилей и LCV в России, по данным АЕБ, составили 322,5 тыс. единиц – на 1% больше, чем годом ранее.

ТОП-10 производителей традиционно возглавляет группа AVTOVAZ-Renault-Nissan, реализовавшая в первом квартале 113,2 тыс. машин (+6,7%), что соответствует доле рынка в 35,1% от общего числа реализованных в стране автомобилей. На втором месте находится Hyundai-KIA с 67,8 тыс. проданных экземпляров (+8,7%) и рыночной долей в 21%. Третью строчку занимает Volkswagen Group с объемом 35,5 тыс. автомобилей (+3%) и долей 11%. Таким образом, эти группы вместе занимают две трети российского авторынка.

Из десяти представленных групп автопроизводителей рыночный рост отмечен у шести. Лучше всего это удалось сделать отечественному ГАЗу, у которого в первом квартале 2017 года продажи выросли на 9%. В «минусе» находятся четыре группы, а наибольшее снижение продаж наблюдается у Mercedes-Benz (-11,7%).

Лидером среди моделей стала KIA Rio, продажи которой за отчетный период составили 21,1 тыс. единиц (+28,6%). Вторую строчку в модельном рейтинге занимает LADA Granta с показателем 17,7 тыс. экземпляров, продажи которой упали на 6,3%. В тройку лидеров вошла и LADA Vesta: в первом квартале отечественный седан был реализован в количестве 15,2 тыс. штук (+65,6%).

А вот на четвертое место опустился Hyundai Solaris (12,7 тыс. шт.), который показывает сильнейшее рыночное падение (-40,9%). Замыкает первую пятерку еще один представитель Hyundai – новый кроссовер



Creta (11,3 тыс. шт.). Отметим также, что в первом квартале наибольший рост продаж среди 20 моделей-лидеров демонстрирует высокий хэтчбек LADA XRAY (+173,6% до 6,7 тыс. шт.).

В декабре 2016 года рынок новых легковых автомобилей показал свой годовой максимум. В декабре рынок легковых автомобилей вырос к ноябрю на 21,76%, продажи увеличились до 137 572 ед. авто, что оказалось на 5,8% выше уровня реализации за декабрь 2015 года. Несмотря на это, годовой показатель рынка остался в минусовой зоне, о чем свидетельствуют данные исследования «Автостат Инфо». За весь прошлый год в РФ было продано 1 243 020 автомобилей, на 3,2% меньше, чем в 2015 году.

Прошедший год показал усиление сегмента отечественных марок на авторынке страны. По итогам 2016 года их доля выросла на 2 процентных пункта, до 22,1%, а фактические продажи увеличились на 6,1% и составили 274 322 ед. В декабре рынок российских легковушек достиг своего годового рекорда - 31 031 проданных авто, что на 13,3% больше, чем в декабре 2015 года. В общем объеме легкового авторынка страны на российские машины в декабре пришлось 22,6% (годом ранее - 21,1%).

Сегмент российских автомобилей тянет вверх марка LADA, по ней фиксируется рост продаж как в декабре, так и за 2016 год в целом. В «Автостат Инфо» отмечают, что в прошлом году в России был продан 255 371 автомобиль LADA, на 6,6% больше, чем за весь 2015 год. Только за декабрь объем продаж увеличился на 15,1% в годовом сопоставлении и составил 28 833 ед. За последний месяц 2016 года доля LADA в объеме авторынка выросла до 21% (годом ранее - 19,3%). Показатели марки «УАЗ» остались в минусе. За прошлый год ульяновский автопроизводитель реализовал 18 930 автомобилей, на 0,3% меньше, чем в 2015 году. В декабре спад составил 6,1%, всего было продано 2198 новых «УАЗов».

По итогам прошлого года аналитики «Автостат Инфо» зафиксировали спад сегмента иномарок на 5,6% в годовом сопоставлении. Объем реализованных машин составил 968 698 ед., что эквивалентно доле в 77,9% (в 2015 году доля составила 79,9%). Декабрьский показатель на рынке автомобилей иностранных марок (106 541 ед., +3,8%) оказался самым высоким за весь прошедший год.

ТОП-5 сегмента иномарок по итогам 2016 года заняли массовые бренды — KIA, Hyundai, Renault, Toyota и Volkswagen. И большинство из них, за исключением Hyundai и Volkswagen, закончили год с приростом. Лидером по фактическим продажам стала KIA — 153 060 ед. авто (+6,8%), которая в абсолютном рейтинге авторынка РФ заняла второе место, уступив только отечественной LADA. Второй по величине результат продаж среди иномарок продемонстрировал Hyundai — 129 103 авто (-1,6%). На третье место вышел Renault с приростом в 9,8% (всего 113 133 ед.). Toyota и Volkswagen заняли еще два места в ТОП-5 среди иномарок: 84 807 и 70 327 ед. соответственно (+5,6% и -0,6%).

Согласно данным аналитиков «Автостат Инфо», в 2016 году в России некоторые премиальные марки показали высокую динамику. Так, за прошлый год на 89,2% до 1771 ед. выросли продажи Jaguar, на 28,2% до 21 791 шт. увеличились показатели Lexus. Кроме того, в 2016 году на 92,2% приросли продажи автомобилей Alfa Romeo (всего 98 ед.), объем реализации Ferrari стал больше на 80% (36 авто), smart прибавил 76,1% (до 685 ед.), а Bentley вырос за год в продажах на 66,7% (всего 315 машин).

Большое количество марок, входящих в ТОП-30 по версии «Автостат Инфо» за декабрь, продемонстрировали уверенный рост. Так, KIA, которая в прошлом месяце осталась лидером среди иномарок, увеличила объемы реализации в России на 17,9% и продала 16 517 машин. Hyundai (третье место в декабре) продал 15 118 машин, на 22,3% больше, чем в декабре 2015 года. Прирост у Renault составил 8% (продано 12 998 машин), а у Toyota — 1,2% (до 9437 ед.). Кроме того, в декабре Volkswagen реализовал в РФ 8125 автомобилей, на 5,8% меньше, чем за аналогичный месяц 2015 года. За тот же период продажи машин Nissan сократились на 6,1% до 7189 ед.

Абсолютным лидером рынка легковых автомобилей в России в 2016 году стала модель KIA Rio, которая оттеснила на второе место LADA Granta. Российская «Гранта» в годовом рейтинге опередила Hyundai Solaris. За год россияне приобрели 89 292 автомобиля KIA Rio (+4% к 2015 г.). LADA Granta разошлась на рынке в количестве 85 665 шт., что на 21,7% меньше по сравнению с 2015 годом. Третий по величине показатель продемонстрировал Hyundai Solaris -- 79 213 авто (-17,88%). Модель LADA Vesta стала четвертой -- 51 636 проданных авто. На пятое место вышел Volkswagen Polo, прирост продаж которого составил в годовом сравнении 9,9% (всего 44 687 ед.). В ТОП-10 среди моделей за весь прошлый год входит Renault Duster (6-е место) с результатом 43 982 реализованных авто (+17,3%). Седьмое место занимает



LADA Largus, который разошелся на рынке в количестве 34 723 ед. (-16,2%). Восьмым стал Renault Logan (30 881 шт., -13,3%), а девятым — Chevrolet NIVA (28 636 шт., -0,9%). Последним финишировал кроссовер Toyota RAV4, продажи которого выросли за год на 15,4% до 28 330 ед.

В 2016 году рынок SUV занял 40,65% от всех продаж. Как отмечают в «Автостат Инфо», это самый емкий сегмент российского авторынка. За год российские покупатели приобрели 505 337 машин, относящихся к классу SUV, на 6,1% больше, чем в 2015-м.

Второй по доле сегмент авторынка — это сегмент машин В-класса, на которые по итогам 2016 года пришлось 25,46% от всех автомобильных продаж. За год в количественном выражении объем реализации таких автомобилей составил 316 459 ед., что оказалось меньше результата 2015 года на 9,85%. Долю в 14% в продажах на легковом рынке занимает сегмент автомобилей С-класса. За год прирост объемов реализации таких машин составил 2,67%, фактические продажи выросли до 173 365 шт. И наконец, самый маленький сегмент российского авторынка — малолитражные авто, на которые пришлось лишь 0,32% от всех продаж за прошлый год. Тем не менее, именно этот сегмент показал самый высокий годовой прирост, продажи компактных машин выросли на 24,6% до 3998 ед.

Лидером рынка SUV за прошлый год стал внедорожник Renault Duster. В сегменте С первое место заняла LADA Vesta. Первым среди минивэнов стала LADA Largus. В сегменте бизнес-седанов лидером продаж стала Toyota Camry (26 126 ед., +10,35%), в сегменте малолитражек — KIA Picanto (1657 шт., +8%).

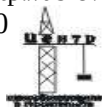
Комментируя ситуацию на авторынке РФ по итогам 2016 года, аналитики Sberbank CIB отмечают, что спрос на рынке является искусственным, аргументируя это мнение недостаточным ростом реальных доходов населения, а также значительным увеличением средневзвешенных цен на машины. Рост спроса на авторынке, который наблюдался в конце прошлого года, был обусловлен ожиданиями изменений в параметрах программ господдержки. Однако Минпромторг не отменит программу обновления автопарка, а лишь перенаправит часть ее средств на адресные программы начиная со второго квартала 2017 года. «Высокий спрос в четвертом квартале 2016 года в дальнейшем должен нормализоваться, так как в этом году меры господдержки в целом сохранятся (и объем финансирования увеличится, за исключением программы обновления автопарка), но негативно повлияет на продажи в первом квартале 2017 года, — отмечают Sberbank CIB. - С учетом адаптации и покупателей, и дилеров к новым инициативам во втором квартале мы ожидаем восстановления рынка лишь во второй половине 2017 года». По мнению аналитиков, эта позитивная динамика будет обусловлена улучшением макроэкономических показателей (перераспределение сбережений домохозяйств в пользу потребления, в том числе на фоне роста автокредитования; рост цен на легковые автомобили не превысит 10% в силу снижения инфляции и укрепления рубля). «По нашей оценке, эти факторы могут обеспечить рост продаж автомобилей в 2017 году в пределах 10%», — считают аналитики².

3.2.2. Анализ вторичного рынка (автомобили с пробегом)³

В 2015 г. продажи новых автомобилей покупателям в России снизились на 45% по сравнению с 2014 г., в то время как продажи автомобилей с пробегом снизились на 19%, в результате чего соотношение продаж автомобилей с пробегом к новым выросло с 2,6 в 2014 г. до 3,8 в 2015 г.

² Источник: <https://avtostat-info.com/Article/261>

³ Источник: <http://www.pwc.ru/ru/automotive/publications/automotive-market-of-russia-feb16.html>; <http://www.autostat.ru>; http://abreview.ru/ab/news/vtorichnyy_rynok_v_yanvare_snizilsya_na_7pct/?srs=toped.



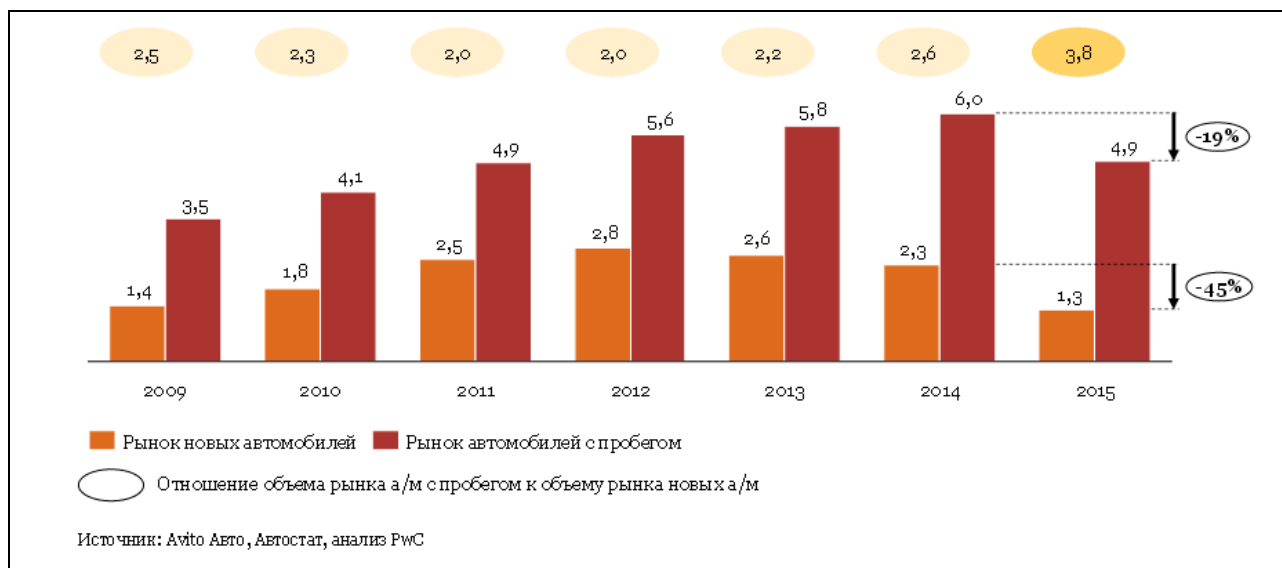


Рис.9. Сравнение динамики рынка новых автомобилей и рынка автомобилей с пробегом в России, 2009-2015гг.

В декабре поддержанных машин было продано 443 700 шт. – на 26,6% меньше, чем за тот же период 2014 г. Тогда как продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей за 2015 г. снизились на 35,7% до 1,6 млн машин, согласно комитету автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса.

В 2015 г. рынок а/м с пробегом в денежном выражении превысил размер рынка новых а/м. Сдвиг спроса на рынок а/м с пробегом отчасти обусловлен меньшим ростом цен. В 2015 г. рынок новых автомобилей в денежном выражении на основании регистраций снизился на 33% по сравнению с 2014 г., в то время как рынок автомобилей с пробегом в денежном выражении снизился на 11%. При этом средневзвешенная цена на рынке новых автомобилей выросла сильнее, чем на рынке автомобилей с пробегом.

Динамика продаж автомобилей с пробегом в определенной степени коррелирует с динамикой обменного курса рубля с лагом около 1 месяца: потребители отслеживают изменения курсов валют и стремятся приобрести товары до их подорожания. По данным AvitoАвто, спрос на рынке автомобилей с пробегом (количество просмотров объявлений и запросов контактов на AvitoАвто) увеличивается с лагом в 3-4 недели после ослабления обменного курса рубля к доллару США.

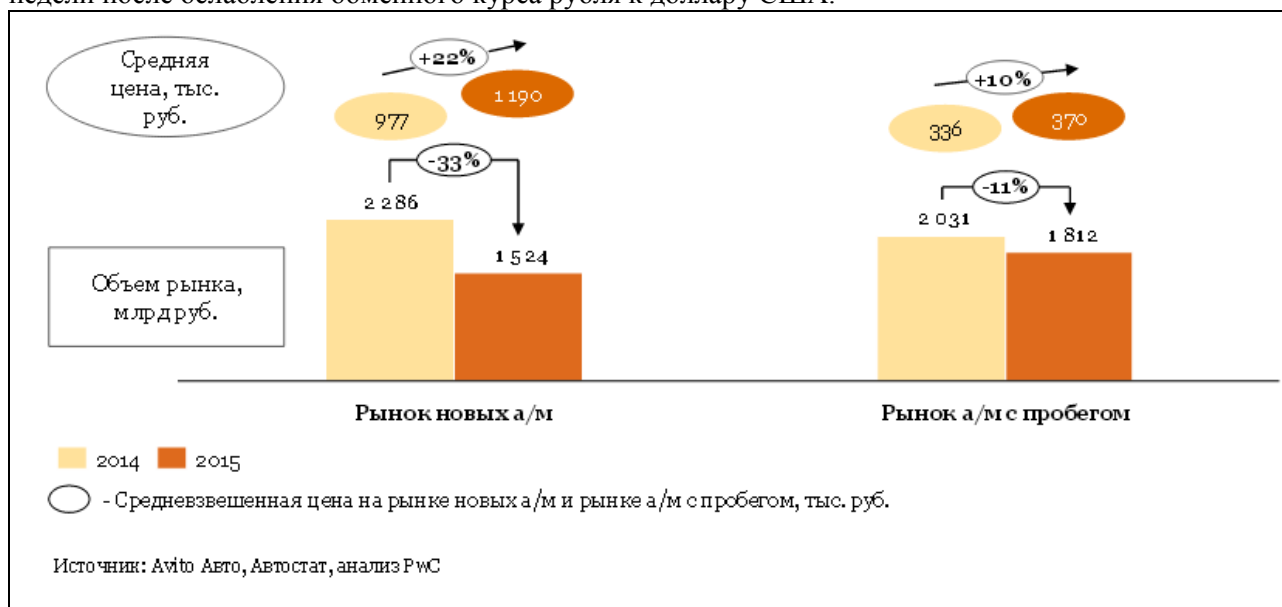


Рис. 10. Объем рынка новых а/м и рынка а/м с пробегом в денежном выражении за 2014-2015 гг., млрд. руб.



На рынке автомобилей с пробегом доминируют марки Lada и Toyota, которые в сумме составляют более 40% рынка.

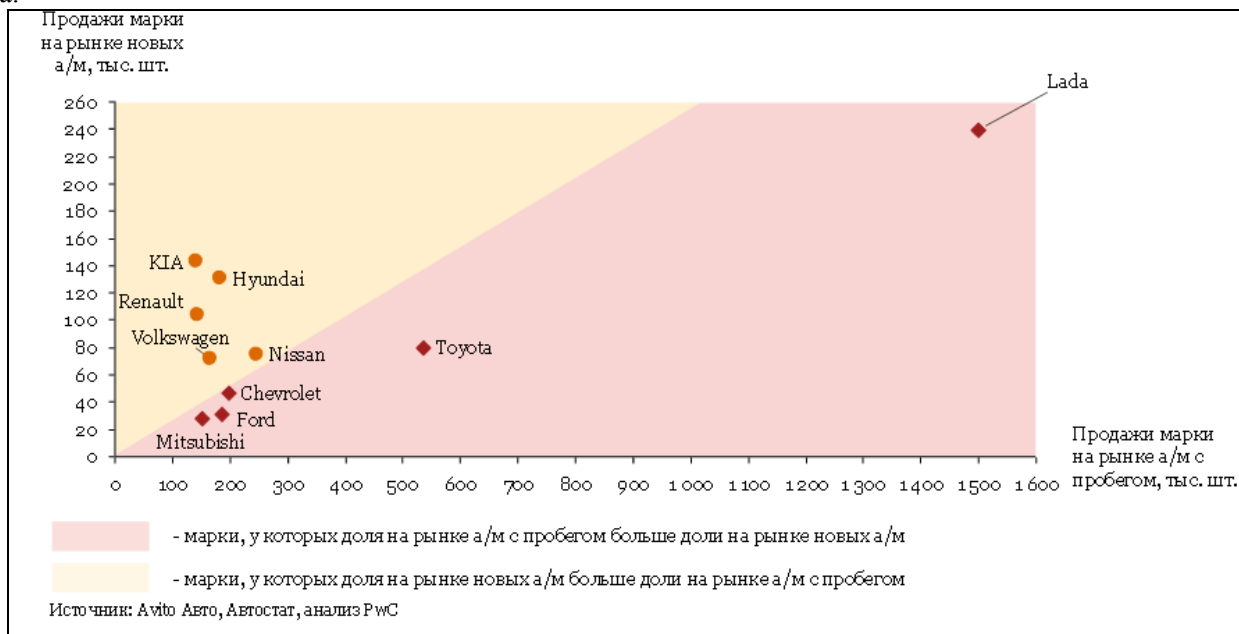


Рис.11. Продажи марок, входящих в ТОП-10 на рынке а/м с пробегом, на первичном и вторичном рынках в 2015 г

Параметры типичной сделки на рынке автомобилей с пробегом: пробег около 100 тыс. км, стоимость продажи около 370 тыс. руб. Параметры типичной сделки рассчитаны на основе среднего значения на рынке автомобилей с пробегом.

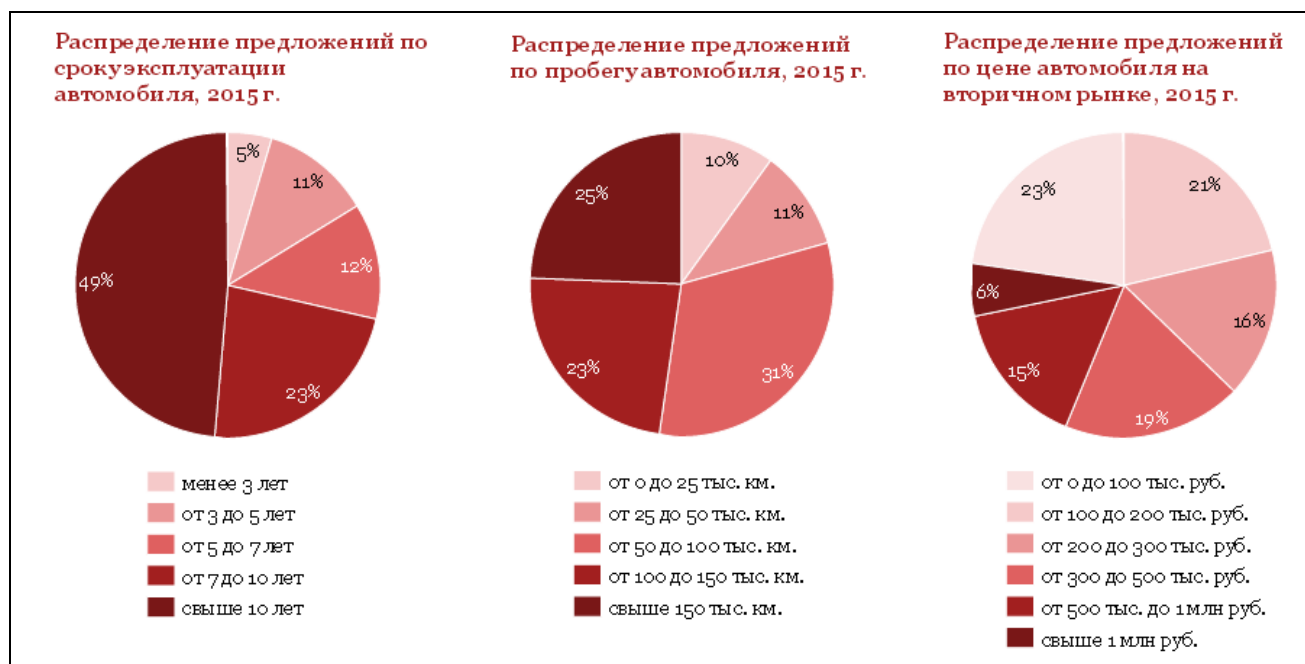


Рис.12. Распределение предложений на вторичном рынке в РФ.

По данным компании РWC восстановление рынка автомобилей с пробегом в РФ до уровня 2014 г. возможно в перспективе 4 лет.



Рис. 13. Прогноз рынка автомобилей с пробегом в России в 2016-2022 гг., млн. шт.

Структура рынка легковых автомобилей по сегментам

АВТОСТАТ
АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО

данные за 2016 год

сегмент	доля	динамика	модель / лидер сегмента	тыс. шт.	динамика
B	41,4%	-8,6%	Hyundai Solaris	90,4	-22,0%
SUV	38,9%	-5,6%	Renault Duster	44,0	+0,2%
C	8,2%	-37,2%	Skoda Octavia	21,8	+1,8%
D	5,3%	-14,3%	Toyota Camry	28,1	-6,9%
LAV	2,3%	-26,4%	LADA Largus VP	29,3	-24,7%
E	1,3%	-7,8%	Mercedes E-Klasse	4,8	-2,7%
MPV	0,8%	-22,7%	KIA Soul	7,3	+22,6%
PICKUP	0,7%	-21,1%	Toyota Hilux	3,7	-2,4%
F	0,4%	-21,8%	Mercedes S-Klasse	1,8	-38,9%
A	0,3%	-42,5%	Daewoo Matiz	1,8	-60,2%
COUPE CABRIOLET	0,3%	-14,3%	Mercedes C-Klasse	0,6	+328,5%

Источник: АЕБ Оценка: АВТОСТАТ

www.autostat.ru

Рис. 14 Структура рынка легковых автомобилей по сегментам в 2016 году

Согласно результатам исследования, проведенного аналитическим агентством «АВТОСТАТ», крупнейшими сегментами российского рынка являются B и SUV, которым суммарно принадлежит 80%.

Самым популярным второй год подряд становится сегмент B, доля которого в 2016 году составила 41,4%. Бестселлером здесь на этот раз стал Hyundai Solaris, который разошелся тиражом в более чем 90 тыс. автомобилей (-22%). Стоит отметить, что впервые в истории российского рынка лидером стала иномарка.



Другим крупным сегментом является SUV (внедорожники и кроссоверы), который занимает почти 39% российского рынка. Лидером тут в очередной раз стал кроссовер Renault Duster, реализация которого достигла 44 тыс. единиц (+0,2%).

Автомобили С-класса еще несколько лет назад были лидерами российского рынка, но «благодаря» появлению доступных моделей сегмента В и SUV, их рыночная доля (8,2%) заметно упала. Бестселлером в этом сегменте стал лифтбек Skoda Octavia (21,8 тыс. шт.; +1,8%).

На долю D-класса приходится 5,3%, а безоговорочным лидером тут является бизнес-седан Toyota Camry (28,1 тыс. шт.; -6,9%). Показатели остальных сегментов российского рынка составляют менее 3%.

3.3. Анализ рынка грузовых и легких коммерческих автомобилей

На начало нынешнего года в нашей стране в общей сложности числится 8,03 млн единиц коммерческой техники.

Примерно половина (49,2%) от этого объема принадлежит легким коммерческим автомобилям (LCV), которых насчитывается 3,95 млн штук. При этом около 37% от этого количества приходится на иномарки.

Немного меньше (45,9%) в России зарегистрировано грузовых автомобилей – 3,69 млн экземпляров. Сюда входит как среднетоннажная (CV), так и крупнотоннажная техника (HCV). Доля иномарок в парке грузовых автомобилей составляет чуть более 20%.

Оставшиеся 4,9% парка в стране занимают автобусы (BUS), которых числится 391,2 тыс. единиц. Иномарки здесь занимают 22%.

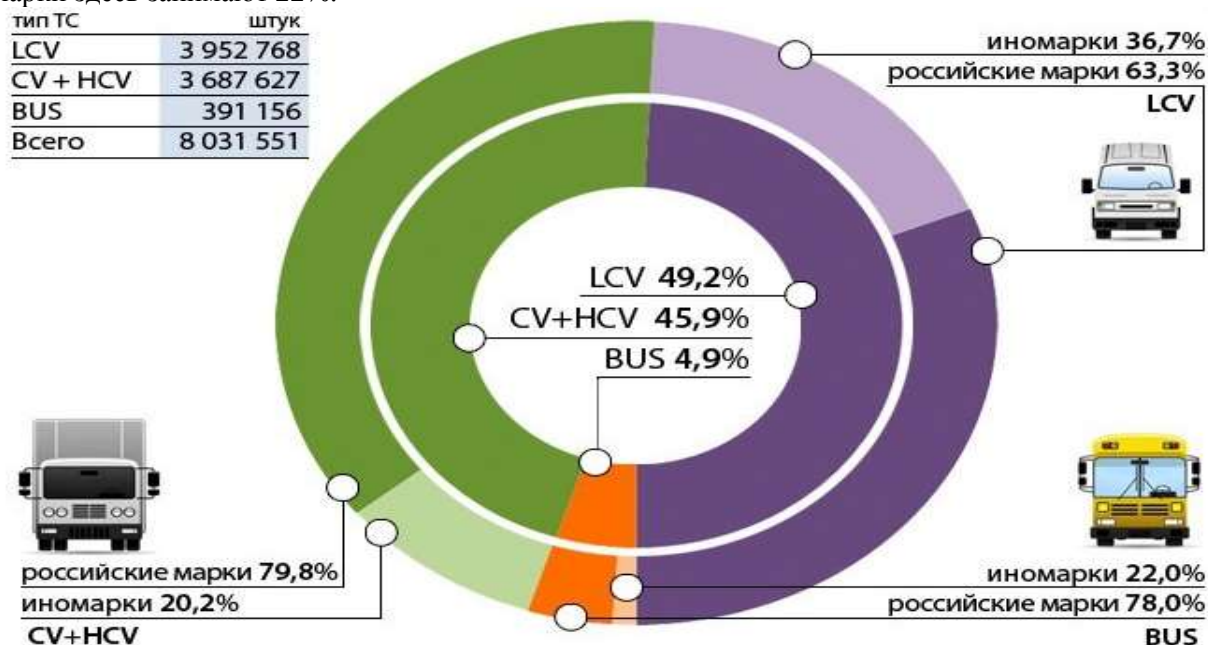


Рис. 15. Рынок грузовых и легковых коммерческих автомобилей в России.

По состоянию на 01.01.2016 парк легких коммерческих автомобилей (LCV) в России насчитывает 3,95 млн. единиц.

На долю машин, пребывающих в возрасте старше 15 лет, приходится 40,5%. Самая большая доля парка принадлежит автомобилям 2007 года выпуска (6%). На втором месте – техника 2008 года выпуска (5,4%). В марочной структуре российского парка LCV лидером является продукция Горьковского автозавода, которая занимает долю в 38,2%. На втором месте находится другой отечественный производитель – УАЗ (17,6%). Таким образом, суммарная доля этих двух брендов составляет более половины (почти 56%) от всего парка LCV.

Лучшей среди иномарок является японская Toyota, с долей 7% занимающая третью позицию в рейтинге. Замыкают первую пятерку немецкий Volkswagen и российский ИЖ, доля каждого из которых равна 5%. В ТОП-10 также попадают: Ford (3,6%), Mercedes (3,4%), Nissan (3%), Hyundai (2,5%) и Fiat (2,3%).



Рис.16. Возрастная и марочная структура легких коммерческих автомобилей в России

По состоянию на 01.01.2017 парк грузовых автомобилей (CV+HCV) в России насчитывает почти 3,7 млн единиц.

На долю машин, пребывающих в возрасте старше 15 лет, приходится 65,2%. Самая большая доля парка принадлежит автомобилям 2007 года выпуска (4,1%). На втором месте - грузовики 2012 года выпуска (3,7%). В марочной структуре российского парка грузовых автомобилей лидером является КАМАЗ, который занимает долю в 22,6%. На втором месте находится ГАЗ (21,2%). Замыкает первую тройку ЗИЛ (15,5%). Таким образом, суммарная доля этих трех отечественных брендов составляет почти 60% от всего объема. Отметим также, что в парке грузовиков более 80% отечественных автомобилей и лишь около 20% - иномарок.



Рис.17. Возрастная и марочная структура грузовых автомобилей в России



По данным Росстата, производство грузовых автомобилей в 2015 году составило 131 тысячу единиц, что на 14,7% ниже показателя годичной давности.

Стоит отметить, что в связи с падением спроса на коммерческие автомобили в России калужский завод Volvo Trucks останавливал производство грузовиков Volvo и Renault с февраля по октябрь, петербургский завод MAN не работал с марта до середины мая, а конвейер «МБ Тракс Восток», на котором выпускаются среднетоннажные грузовики Mitsubishi Fuso Canter, простаивал с апреля до сентября.

Между тем, Горьковский автозавод в прошлом году запустил производство нового цельнометаллического фургона «ГАЗель Next», а также среднетоннажного грузового автомобиля нового поколения «ГАЗон Next». Автозавод «Урал» начал серийный выпуск автомобилей нового семейства «Урал Next». На заводе Ford Sollers в Елабуге стартовало производство нового Ford Transit по технологии полного цикла, а на предприятии Volkswagen в Калуге запущена сборка легких коммерческих автомобилей новой серии Т6 (Transporter, Caravelle, Multivan). Кроме того, калининградский завод «Автотор» освоил выпуск грузовиков Ford Trucks.

Добавим также, что выпуск автобусов в России за 2015 год снизился на 17% до 36,7 тысячи единиц.

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», объем российского рынка новых грузовых автомобилей по итогам 2015 года составил 51,2 тыс. единиц, что на 41,9% меньше, чем в 2014 году.

Лидером этого рынка является отечественный КАМАЗ, на долю которого приходится 34% от общего объема, что соответствует 17,5 тысячи грузовых автомобилей (-33,3%). На втором месте находится другой российский бренд – GAZ (7,1 тыс. шт.; -23,7%). Замыкает тройку лидеров белорусский MAZ (3,6 тыс. шт.; -53,6%). В первую пятерку также попадают отечественный Ural (2,6 тыс. шт.; -35,5%) и шведская Scania (2,5 тыс. шт.; -55,1%). Отметим, что в ТОП-10 рынка положительную динамику показывают только японский Isuzu (+1,8%) и российский SAZ (+11,2%).

В апреле 2016 года объем рынка новых грузовых автомобилей в России составил около 4,4 тыс. единиц, что на 14% больше, чем годом ранее. Таким образом, впервые в этом году он показал рост.

Лидером грузового рынка по-прежнему остается российский производитель КАМАЗ, на долю которого приходится почти 40% от общего объема. В количественном выражении это соответствует 1,7 тыс. штук – на 42% больше, чем год назад. На втором месте располагается другой отечественный бренд – GAZ, показатель которого составил 720 автомобилей (+24,6%). Замкнула первую тройку также российская марка – URAL (286 шт.; +19,2%). В пятерку лидеров попали еще белорусский MAZ (271 шт.; -11,1%) и отечественный NEFAZ (196 шт.; +117,8%). Именно последний бренд показывает самый высокий рыночный рост в ТОП-10. А наибольшее падение здесь демонстрирует корейский Hyundai (-47,2%), располагающийся на восьмой строчке рейтинга.

В модельной структуре лидирует КАМАЗ 6511 с 419 экземплярами (-8,3%). Вторую позицию в рейтинге занимает модель GAZ Gazon Next, объем рынка которой в апреле составил 400 единиц, что на 85,2% больше результата годичной давности. Следом идут две модели Камского автозавода – КАМАЗ 6520 (368 шт.; +231,5%) и КАМАЗ 4311 (357 шт.; +9,5%). Впрочем, самый высокий рыночный рост зафиксирован у другой модели из Набережных Челнов – тягача КАМАЗ 5490 (примерно в 7 раз). При этом в «минусе», помимо КАМАЗ 6511, пребывает еще URAL 4320 (-19,7%). Интересно, что в ТОП-10 рынка среди моделей присутствуют только представители отечественного автопрома.

Отметим также, что по итогам четырех месяцев нынешнего года рынок новых грузовых автомобилей в России составил около 14,5 тыс. штук – на 15,3% ниже, чем за тот же период 2015 года.

ТОП-10 МАРОК РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ* В РОССИИ В АПРЕЛЕ 2016 г. (шт.)

№	Марка	Апрель 2016	Апрель 2015	Изм., %	Январь - апрель 2016	Январь - апрель 2015	Изм., %
1	KAMAZ	1 717	1 209	42,0	6 015	5 632	6,8
2	GAZ	720	578	24,6	2 162	2 003	7,9
3	URAL	286	240	19,2	955	929	2,8
4	MAZ	271	305	-11,1	888	1 358	-34,6



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

5	NEFAZ	196	90	117,8	528	450	17,3
6	SAZ	181	162	11,7	407	431	-5,6
7	ISUZU	160	166	-3,6	481	857	-43,9
8	HYUNDAI	133	252	-47,2	417	997	-58,2
9	SCANIA	128	169	-24,3	454	864	-47,5
10	VOLVO	123	85	44,7	348	443	-21,4
	Всего	4 353	3 817	14,0	14 452	17 057	-15,3

ТОП-10 МОДЕЛЕЙ РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ* В РОССИИ В АПРЕЛЕ 2016 г. (шт.)

№	Модель	Апрель 2016	Апрель 2015	Изм., %	Январь - Апрель 2016	Январь - Апрель 2015	Изм., %
1	KAMAZ 6511	419	457	-8,3	1 501	1 800	-16,6
2	GAZ GAZON NEXT	400	216	85,2	1 205	596	102,2
3	KAMAZ 6520	368	111	231,5	940	684	37,4
4	KAMAZ 4311	357	326	9,5	1 388	1 467	-5,4
5	GAZ 3308	137	89	53,9	404	426	-5,2
6	NEFAZ 4514	137	37	270,3	328	184	78,3
7	KAMAZ 6522	128	38	236,8	399	259	54,1
8	KAMAZ 5490	117	17	588,2	600	122	391,8
9	URAL 5557	107	57	87,7	224	170	31,8
10	URAL 4320	102	127	-19,7	449	464	-3,2
	Всего	4 353	3 817	14,0	14 452	17 057	-15,3

ТОП-10 моделей грузовиков в России



модель	10M'16	10M'15	16/15		
1. KAMAZ 6511	4 021	4 235	-5,1%	↓	1 KAMAZ 6511
2. KAMAZ 4311	3 585	3 177	+12,8%	↑	2 KAMAZ 4311
3. GAZ Gazon NEXT	3 546	2 449	+44,8%	↑	3 GAZ Gazon NEXT
4. KAMAZ 6520	2 624	1 644	+59,6%	↑	
5. KAMAZ 5490	1 815	508	+257,3%	↑	
6. MAN TGS	1 381	1 340	+3,1%	↑	
7. Mercedes Actros	1 154	1 030	+12,0%	↑	
8. GAZ 3308	1 042	974	+7,0%	↑	
9. NEFAZ 4514	997	647	+54,1%	↑	
10. URAL 4320	933	992	-5,9%	↓	
ВСЕГО грузовиков	40 924	41 248	-0,8%	↓	

Источник: AUTOSTAT-RADAR

Период: январь - октябрь 2016 года

www.autostat.ru

Рис.18



Аналитическое агентство «АВТОСТАТ» провело исследование рынка новых грузовых автомобилей (без учета LCV) в России за 10 месяцев 2016 года. По результатам исследования был составлен рейтинг наиболее продаваемых таких моделей.

Лидером здесь является самосвал KAMAZ 6511, на долю которого приходится почти 10% от общего объема. Объем рынка этой модели за январь – октябрь составил 4021 автомобиль, показав снижение на 5,1% по сравнению с аналогичным периодом 2015 года. На втором месте располагается другой представитель Камского автозавода – модель KAMAZ 4311, объем рынка, которой вырос на 12,8% до 3585 экземпляров. Замыкает тройку лидеров в сегменте грузовых автомобилей GAZ Gazon NEXT (3546 шт.; +44,8%).

В первую пятерку попали еще две модели, произведенные в Набережных Челнах: KAMAZ 6520 (2624 шт.; +59,6%) и KAMAZ 5490 (1815 шт.; +257,3%). За ее пределами оказываются два представителя зарубежного автопрома, оказавшиеся единственными в ТОП-10. Это MAN TGS (1381 шт.) и Mercedes-Benz Actros (1154 шт.), которые демонстрируют рыночный рост (+3,1% и 12% соответственно). Оставшиеся три позиции в рейтинге занимают: GAZ 3308 (1042 шт.; +7%), NEFAZ 4514 (997 шт.; +54,1%) и URAL 4320 (933 шт.; -5,9%).

Отметим также, что за 10 месяцев 2016 года продажи грузовых автомобилей в нашей стране в общей сложности составили 40,9 тыс. единиц, показав снижение на 0,8%.

Источник информации: <https://www.autostat.ru/>

3.4. Анализ рынка спецтехники

Снижение цен на сырье и замедление темпов экономического роста во многих развивающихся странах, повлекло уменьшение доходов 50 топовых производителей на 16,2% (до \$133 млрд). Это не только худший показатель начиная с 2009 г., когда мировой объем продаж не превысил 109 млрд, но и самое резкое падение за год. Наиболее сильно пострадали производители из Китая. Абсолютно все крупнейшие китайские компании переместились вниз по рейтингу в сравнении с годом ранее. Кроме этого, некоторые из этих падений вошли в число самых серьезных по итогам года. Так, компания Shantui опустилась на 7 позиций (ее текущее место - 38), а Liugong уступила конкурентам 6 пунктов, заняв 22 строчку рейтинга.



Рис.19. Рынок спецтехники . ТОП стран производителей .



В верхней части таблицы также произошли изменения. XCMG стала единственным китайским производителем, сохранившим за собой место в ТОП-10 (она разместилась на 9 позиции). Sany покинула группу лидеров, тем самым открыв путь в первую десятку для компании JCB, которая не поднималась так высоко начиная с 2008 г.

Несмотря на то, что были и другие перестановки в ТОП-10, компания Caterpillar, бессменный лидер рейтинга, сохранила за собой первую позицию, а Komatsu снова стала бесспорным №2. Но вслед за ними все не так стабильно. Terex сместила компанию Hitachi с 3 места, а Liebherr смогла подняться выше Volvo. Но здесь стоит отметить, что разница в доходах компаний Terex, Hitachi, Liebherr, Volvo и John Deere, которые занимают позиции с 3 по 7, не столь значительна. В связи с этим подобные перемещения в "верхнем эшелоне" таблицы являются обычным явлением. На 8 и 10 местах соответственно оказались Doosan и JCB. Обе компании улучшили свои результаты в сравнении с прошлым годом, при этом английский производитель вошел в ТОП-10, поднявшись с 12 места.

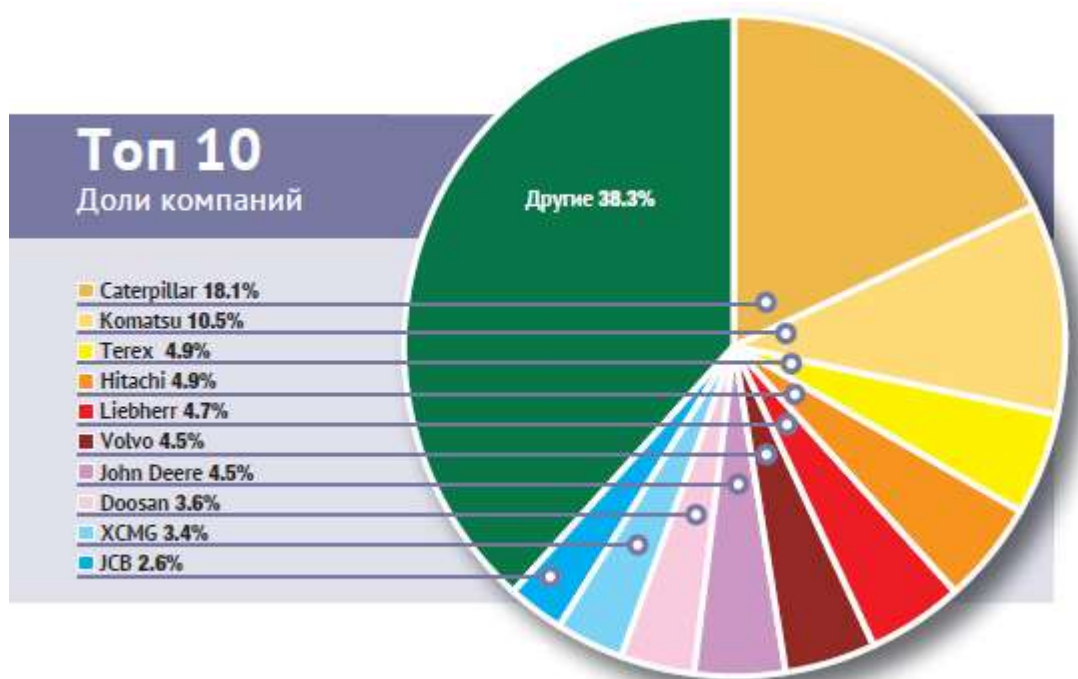


Рис.20. Рынок спецтехники. ТОП компаний производителей.

Помимо местных производителей, спад на китайском рынке сильно повлиял на ряд мировых компаний. К примеру, речь идет о Hitachi, Kobelco и Volvo, деятельность которых в значительной мере связана с Китаем. С другой стороны, производители, на деятельность которых китайский рынок имеет ограниченное воздействие, показали себя хорошо с точки зрения распределения мест в "Желтой таблице". Наиболее ярким примером является компания JCB. Английский производитель смог войти в первую десятку как за счет малого присутствия в Китае, так и благодаря позитивным тенденциям на индийском рынке, где JCB доминирует в сегменте экскаваторов-погрузчиков и имеет немалую долю на рынке экскаваторов.

Исключением является компания Doosan, которая поднялась в рейтинге, несмотря на большую зависимость от Китая. Корейский производитель, безусловно, пострадал от падения китайского рынка в последние несколько лет, в связи с чем решил прибегнуть к продаже доли в бизнесе по производству станков. Цель такого шага - высвободить средства и снизить долговую нагрузку. Основную роль в неплохих результатах корпорации по итогам 2015 г. сыграл входящий в состав Doosan производитель компактного оборудования Bobcat, что было связано со скачком продаж на сильном североамериканском рынке. Самые успешные В то время как прошлый год стал непростым для китайских производителей строительного оборудования, были как отдельные компании, так и группы производителей, которые поднялись вверх по рейтингу. Самым заметным в этом плане стал сегмент подъемников и рабочих платформ. В частности, сильные результаты Genie внесли ощутимый вклад в общую ситуацию в материнской компании Terex, и в



результате корпорация улучшила свои позиции в "Желтой таблице". JLG завершила год с хорошими показателями, поднявшись на четыре места и вплотную приблизившись к ТОП-10. Специализированные компании Haulotte и Skyjack также улучшили свои позиции. Данную тенденцию можно объяснить сильным североамериканским рынком, где объемы строительства значительно возросли в прошлом году. США является на сегодняшний день крупнейшим в мире рынком подъемного оборудования данного типа, где главными покупателями подобной продукции выступают арендные компании.

Российский рынок строительной (в т.ч. дорожной) техники неоднороден. В крупных мегаполисах, где реализуются масштабные строительные проекты, преобладает импортное оборудование. В Москве и Санкт-Петербурге оно составляет до 70% от общего объема; в Екатеринбурге, Новосибирске, Краснодаре, богатых минеральным сырьем областях Сибири и Дальнего Востока – несколько меньше. В других местах, где до недавнего времени импортной техники почти не было, ее нынешняя доля составляет примерно 20–25%.

В настоящее время продолжающийся процесс экономического роста, требующий расширения и модернизации большей части инфраструктуры как в национальном масштабе, так и на более мелких уровнях, небезосновательно вызывает оптимизм у производителей дорожно-строительной техники. По оценкам экспертов, объем отечественного рынка дорожно-строительной техники сейчас составляет около 500 млн. долларов США. Между тем рынок растет стремительно - до 70% в год. Его росту способствует то обстоятельство, что уровень износа специализированной дорожно-строительной техники в настоящее время составляет до 80%, а степень укомплектованности строительных и дорожных организаций составляет 25–30%. Приобретенная в середине 90-х годов прошлого века спецтехника импортного производства также близка к выработке своего ресурса – поддерживать ее в работоспособном состоянии более дорого, чем приобретать новые образцы спецтехники.

Помимо износа имеющейся техники, важным фактором, способствующими повышению спроса на дорожно-строительную технику, являются различного рода федеральные и региональные программы модернизации дорожной сети, предусматривающие выделение от 7 до 20% от общего объема ресурса на техническое перевооружение дорожно-строительных организаций.

По словам представителей российских производителей спецтехники, главным препятствием роста производственных показателей является сохраняющаяся нехватка финансовых ресурсов. Однако, по мнению аналитиков, для удержания рынка и укрепления позиций отечественным предприятиям необходима прежде всего грамотная маркетинговая стратегия.

Насыщение зарубежных рынков заставляет мировых производителей все более активно действовать в России. Наряду с такими крупными игроками, как Caterpillar (США), Volvo (Швеция), Hitachi и Komatsu (Япония), JCB (Великобритания), российский рынок осваивают китайские и корейские компании, прокладывая себе дорогу более чем приемлемыми ценами в наиболее востребованных сегментах, предоставляя отсрочки платежей и лизинговые инструменты. Так, с появлением на российском рынке китайской компании Shandong Lingong Constriction Machinery Co вдвое возросли продажи фронтальных погрузчиков, которые наряду с экскаваторами-погрузчиками входят в число наиболее дефицитных видов строительно-дорожных машин. Основные импортеры дорожно-строительной техники на российский рынок рассмотрены ниже.

Среди отечественных производителей дорожно-строительной техники на российском рынке лидером является подразделение «Группы ГАЗ» - Дивизион «Спецтехника». Основной акционер группы – холдинг «Русские машины» Олега Дерипаски. Дивизион «Спецтехника» объединяет ряд заводов: ОАО «Тверской экскаватор», ООО «Экскаваторный завод «Ковровец»», ОАО «Брянский арсенал», ЗАО «Челябинские строительно-дорожные машины», ОАО «Заволжский завод гусеничных тягачей». Под управлением «Группы ГАЗ» производится более половины экскаваторов в России. Вторым по значимости видом продукции, выпускаемой заводами Дивизиона «Спецтехника» являются автогрейдеры – их доля на российском рынке составляет 70%. Также дивизион выпускает фронтальные погрузчики, бульдозеры, асфальтоукладчики, дорожные фрезы, лесозаготовительную технику, вилочные погрузчики, полуприцепы. Конкурентом группы ГАЗ является концерн «Тракторные заводы» Ми-аила Болотина, который сконцентрировался на бульдозерном производстве. Он занимает 12% рынка дорожно-строительной техники.



Существовавшее ранее основное конкурентное преимущество российской спецтехники – низкие цены на продукцию (как правило, в 1,5-2 раза ниже стоимости аналогичных импортных образцов) при относительно высоком качестве – в последнее время практически исчезает. При этом одной из первоочередных причин является использование широкой гаммы дорогостоящих импортных комплектующих в силу практически повсеместно понижающейся надежности и скудного, сформированного еще в советские времена, ассортимента ряда аналогичных им компонентов спецтехники российского производства.

В целом, увеличение доли импортных комплектующих в конечных продуктах является одной из основных тенденций развития отечественного производства спецтехники. Этому процессу, помимо указанного выше более высокого качества исполнения, способствует также такой фактор, как высокая стабильность поставок комплектующих. Поставки осуществляются напрямую от производителей, либо от представительств фирм-поставщиков в России. Кроме того, по мнению представителей руководства российских компаний, производящих спецтехнику, применение импортных комплектующих облегчает выход на зарубежные рынки и способствует более быстрому получению зарубежных сертификатов на продукцию.

Применение импортных комплектующих в спецтехнике российского производства также привлекательно для потенциальных зарубежных заказчиков в силу того обстоятельства, что машины, собранные с импортными комплектующими, позволяют в процессе эксплуатации опираться на международную сервисную сеть поставщиков комплектующих.

Другим важнейшим фактором, определяющим тенденцию повышения доминирования импортеров на российском рынке спецтехники, является то, что отечественные заводы пока не могут предложить потребителю широкую продуктовую линейку необходимой техники. Отстает от спроса производство бульдозеров, не хватает катков для дорожного строительства, мини-погрузчиков. Ограничен спектр типоразмеров. Так, ОАО «Тверской экскаватор», входящий в «Группу ГАЗ» и являющийся одним из лидеров среди производителей в своем сегменте, выпускает три типоразмера техники из шести представленных на рынке. В целом, российские предприятия исторически развивают свою специализацию с акцентом на двух-трех видах техники с небольшим количеством модификаций.

В то же время, зарубежные компании с диверсифицированным производством выходят к покупателям с полным продуктовым портфелем, в котором насчитывается от восьми до пятнадцати позиций техники всех модификаций. По мнению экспертов, развитию долгосрочных стратегий обновления и расширения модельного ряда в разных ценовых диапазонах, дилерских и сервисных сетей мешает раздробленность отрасли. Поэтому крупные российские промышленные компании, стремясь в кратчайшие сроки завоевать позиции на перспективном рынке дорожно-строительной техники, постепенно начинают претворять в жизнь процессы консолидации активов, выбирая при этом разные бизнес-модели для своего производства.

Несмотря на предпринимаемые попытки российских производителей выйти на такие крупные рынки, как европейский, основной объем российского экспорта спецтехники приходится на страны СНГ, Восточную Европу и развивающиеся страны – традиционные покупатели отечественной техники еще с советских времен.

На отечественном рынке дорожно-строительной техники повсеместными стали такие явления, как лизинг и аренда спецтехники. Лизинговыми операциями занимаются все больше российских компаний, зачастую пользуясь поддержкой зарубежных производителей.

Стабильно высоким спросом на российском рынке пользуется бывшая в употреблении дорожно-строительная техника импортного производства. Приобретение подержанной техники в условиях развивающейся экономики многие покупатели расценивают как правильное решение, требующее вложения гораздо меньших финансовых средств. Так, в среднем, после трех лет эксплуатации единица дорожно-строительной спецтехники дешевеет на 30-40%. После такого снижения цены зарубежная техника практически выходит на уровень новых образцов российского производства. В данной ситуации покупатели оценивают не только стоимостные характеристики, но и техническое состояние и возможности дорожно-строительной техники. При этом зачастую ситуация выглядит не в пользу отечественных производителей.



Основной контингент покупателей бывшей в употреблении спецтехники составляют средние и малые фирмы. Крупные компании преимущественно ориентированы на приобретение новых машин. Последние, приобретая новую технику партиями от пяти машин, получают от производителей серьезные скидки.

Постепенно в России начинает отрабатываться и такая общепринятая в мировом масштабе практика купли-продажи дорожно-строительной техники, как участие в специализированных аукционах. На аукционах новая техника составляет в среднем 10-15% от общего числа реализуемых машин, остальные – бывшие в употреблении. Ввиду новизны данного сервиса для российского рынка непосредственные покупатели участвуют в аукционах редко. Вместо них присутствуют компании, специализирующиеся на поставках новой и подержанной спецтехники «под заказ», самостоятельно осуществляющие оформление документов для участия в аукционах, организующие транспортировку и таможенное оформление продукции. Следует отметить, что все аукционы проводятся за рубежом. В России был проведен всего один аналогичный аукцион по продаже находящейся за рубежом техники, подразумевавший последующую ее поставку, однако он был признан его организаторами неудачным.

Важнейшим критерием при приобретении спецтехники покупатели рассматривают сервисные услуги, предоставляемые производителями либо их дилерами. При этом предпочтение покупатели оказывают продукции фирм, способных гарантировать быстрое и качественное устранение технических неполадок, которые могут проявиться в процессе эксплуатации техники. Однако в силу российской специфики – территориального размаха, сложных климатических условий, слабого развития инфраструктуры – организация глобальной сервисной сети является крайне сложной и затратной задачей. Поэтому многие иностранные компании в настоящее время ограничиваются фирменным сервисным обслуживанием в Центральном, Северо-Западном и Уральском Федеральных округах.

Слабые возможности по организации фирменного сервисного обслуживания обусловили необходимость возникновения специализированных сервисных структур, освобождающих клиентов от проблем содержания и обслуживания спецтехники. Сервисные центры находятся в плотном взаимодействии с производителями дорожно-строительной техники, поставщиками ремонтных частей и комплектующих к спецтехнике.

Процессы, происходящие на российском рынке лесной техники, в целом аналогичны рассмотренным ранее тенденциям развития рынка дорожно-строительной техники. В отечественном лесохозяйственном производстве продолжается практика применения ограниченной номенклатуры и типоразмеров специализированных гусеничных тракторов и машин с различными потребительскими и функциональными возможностями, создаваемых на базе техники Онежского и Алтайского тракторных заводов.

Технический уровень отечественного оборудования по причине отсутствия проработанной технической политики в области создания и производства российской лесозаготовительной техники по номенклатуре и типоразмерам базовых машин и лесотехнологическому оборудованию остается невысоким. Это приводит к вытеснению российских производителей с мировых рынков и даже снижению их присутствия внутри страны. По оценкам экспертов, чтобы сохранить российское лесотехнологическое оборудование и сделать его конкурентоспособным, необходимо создание тракторов и машин широкого диапазона массомощностных и геометрических параметров. Сегодня нужны отечественные машины для комплексной механизации лесозаготовительного производства с учетом региональных особенностей по природно-производственным условиям.

Российское производство дорожно-строительной техники, несмотря на повышение спроса, отчетливо проявляющееся в последние годы, имеет несколько негативных тенденций. Среди них – устаревшие производственные мощности, технологическое отставание от продукции ведущих зарубежных производителей (достигающее в ряде случаев, по мнению аналитиков, 10-15 лет). Нейтрализовать данные тормозящие развитие отрасли факторы способны крупномасштабные инвестиции, как со стороны государства, так и коммерческих структур. Другая критическая проблема развития российского производства дорожно-строительной техники, препятствующая, по мнению ряда экспертов, положительной динамике производства – отсутствие новых идей, нежелание рисковать, осваивая новые виды продукции, медленное внедрение инноваций в конструкцию производимой техники. Кроме того, губительно действует на развитие отечественного производства дорожно-строительной техники фактическое отсутствие государственной поддержки. До сих пор не утверждена единая стратегия развития отрасли строительного



машиностроения. Структура производства дорожно-строительной техники в России представлена на рисунке ниже.

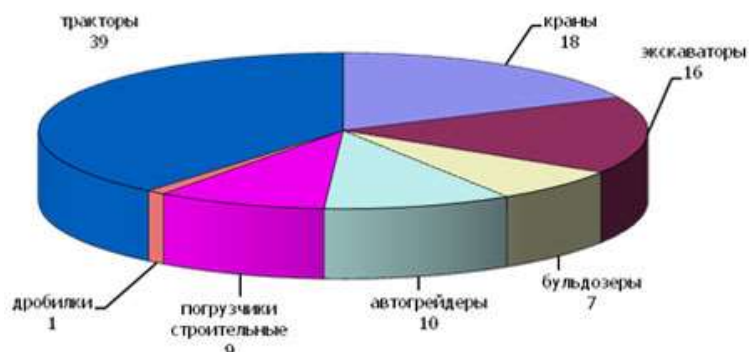


Рис.21. Структура производства дорожно-строительной техники в России.

Среди большого многообразия подержанных машин, ввозимых в Россию в основном из Европы, коммунальная техника не является исключением. На фоне неблагоприятной ситуации с бюджетом и административными проблемами во многих городах торговля подержанными коммунальными машинами расширяется. Ввоз данной техники осуществляется практически из всех стран Европы, больше всего из Германии, Польши, Швеции. Наиболее широкие масштабы перепродажа бывших в употреблении коммунальных автомобилей приобрела в Германии. Еще недавно немецкие коммерческие структуры организовывали поставки в Россию подержанных легковых автомобилей, затем настала очередь грузовых автомобилей с дорожно-строительной техникой. В конце-концов настала очередь коммунальных машин. Сейчас большое количество средних и мелких немецких компаний занимаются продажей подновленных мусоровозов, подержанных мусороуборочных машин, универсальных шасси для навесных агрегатов или пожарных автомобилей. Ассортимент широкий: от многофункциональных грузовиков Unimog до четырехосных автомобилей, от техники для скашивания травы и обрезки кустов по обочинам дорог до всасывающих рукавов для илососных, ассенизационных и других очистительных машин.

В качестве базы для коммунальной техники обычно используются шасси грузовых автомобилей разрешенной максимальной массой от 12 до 18 т. Навесное коммунальное оборудование чаще используется новое, реже – хорошо сохранившееся. К фирмам, специализирующимся на коммунальной технике, относится, например, компания Schmidt из города Гросс-Рорхайм (федеральная земля Гессен). Навесное оборудование для мусоро-уборочных машин с боковыми и фронтальными погрузчиками поставляет им американская фирма Neil. По желанию покупателя продавец окрашивает машины, устанавливает новые шины или предлагает услуги по переоборудованию и установке навесных агрегатов. При этом обязательно на оборудование предоставляются сертификаты TUV. Отпускные цены, как правило, примерно вдвое ниже аналогичных новых машин.

Озвучиваемый срок службы такой техники составляет от 4 до 6 лет. Для дополнительного привлечения клиентов предусмотрена возможность предоставления подержанной техники в аренду на срок от 2 до 4 лет. В случае необходимости ремонт производит и оплачивает арендодатель. Спрос на подержанную технику отмечается не только со стороны частных лиц, но и государственных структур. Последние зачастую принадлежат к числу клиентов, которым невыгодно покупать новый автомобиль, поскольку необходимость в подобной технике возникает от случая к случаю. Примерно 20% всех обновленных машин идет на экспорт, в основном в экономически слабо развитые страны. В странах Восточной Европы входящих в Евросоюз, эта техника пользуется меньшим спросом, так как в основном не соответствует нормам токсичности Еуро 3. Восстановлением и продажей подержанной коммунальной техники занимаются также крупные автопроизводители. Правда, специальный центр подержанных коммунальных машин по силам сегодня только лидеру рынка – компании Mercedes-Benz. Центр находится в городе Дортмунд, здесь всегда в наличии около 50 мусоровозов. Здесь продаются новые, относительно дорогие машины третьего поколения – Mercedes Econic, которые пользуются особенно высоким спросом. Широкий выбор услуг по восстановлению подержанной коммунальной техники на германском рынке предлагают так называемые центры подержанных автомобилей Unimog (UGS), расположенные в Мюнхене и в небольшом городе Мартинсристе



близ Зангерсхаузена. В свободной продаже здесь обычно от 50 до 60 восстановленных автомобилей Unimog, начиная с тех, что были выпущены в 1960-х годах, и заканчивая автомобилем в возрасте 1 года. В этих центрах собственники коммунальной техники проводят ремонт автомобилей Unimog и коммунального навесного оборудования. Следует также отметить, что постоянно растут продажи коммунальной техники через Интернет. Электронные торги регулярно проводятся, например, на сайте: www.kommunalfahrzeug-auction.com.

В России отношение к подержанной технике в целом положительное. Неоднократно проводившееся изучение общественного мнения среди потенциальных потребителей показало, что иностранные автомобили доминируют и в сознании потребителей: они современнее, надежнее, долговечнее. Предположительно, увеличение импорта подержанной коммунальной техники зарубежного производства вызвано теми же причинами, которые в свое время стимулировали спрос на подержанные легковые иномарки. Отечественные грузовые автомобили дорожали на 10-12% в год, и это достаточно быстро привело к ситуации, когда с учетом соотношения «цена – качество» подержанная техника иностранного производства стала более выгодным приобретением, чем новая отечественная. А так как до недавнего времени ставки таможенных пошлин на ввоз юридическими лицами подержанной грузовой техники составляли в среднем 5-15% от таможенной стоимости, то потенциальные покупатели имели возможность обновлять свой парк за счет подержанных иномарок по приемлемым ценам.

Можно полагать, что в настоящий момент иностранным производителям для занятия существенной доли российского рынка недостает следующего:

не хватает точек сбыта

не хватает региональных сервисных центров

не хватает быстрых поставок запчастей

цены на иностранную технику (особенно новую) неконкурентоспособны

Однако угрозу для отечественных производителей может представлять развитие лизинговых схем приобретения техники. Данные схемы популярны, в особенности в больших городах, таких как Москва и Санкт-Петербург. По заявлениям отдельных лизинговых компаний (особенно «питерских»), доля подобных сделок по грузовым автомобилям уже достигает 30 – 40 процентов. В отдельных компаниях – до 50. Что же касается издержек на эксплуатацию, то они пока тоже достаточно велики. Дополнительным тормозом являются высокие цены на сервисное обслуживание и запасные части. Наиболее массированное присутствие в регионах сервисов (около 130), отсутствие проблем с запчастями - у КАМАЗа. Для сравнения: у Volvo в России около 30 сервисных станций, у других иностранных игроков и того меньше. По этой же причине коммунальная техника на базе американских шасси значительно менее популярна в России, чем на базе европейских машин.

Комбинированные дорожные машины Комбинированные дорожные машины (КДМ) – неотъемлемая часть парка коммунальной техники любого потребителя. Они предназначены для всесезонного содержания дорожного полотна и элементов дорожной обстановки и смонтированы на шасси грузовых автомобилей грузоподъемно-стью свыше 3 т. Основная сфера применения таких машин – содержание автодорог большой протяженности и с высокой интенсивностью движения. Не исключается использование подобной техники для уборки улиц в черте города, но на практике мощные КДМ способны работать в городе только на первостепенных магистралях, достаточно широких, чтобы повернуться, и прямых, чтобы разогнаться. Основные требования к таким машинам – мощный двигатель, обеспечивающий высокую рабочую скорость, возможность привода большого количества навесного оборудования, достаточная грузоподъемность шасси, чтобы длительное время машина работала без дозаправки водой, песком, реагентом.

К основным достоинствам современных КДМ можно отнести то, что они являются единственным типом коммунальных машин, полностью исключая сезонные простои базового автомобиля. Основными производителями таких машин на базе автомобильных шасси и автомобилей - самосвалов являются:

ОАО «Комплексные дорожные машины» (КДМ) - ГК «Мерактор»,

ЗАО «Смоленский автоагрегатный завод АМО ЗИЛ» (САЗ АМО ЗИЛ)

АООТ «Тосненский механический завод» (ТоМеЗ)

ОАО «Кемеровский опытный ремонтно-механический завод» (КОРМЗ)



ОАО «Мценский завод коммунального машиностроения» (Мценскоммаш)
ОАО «Арзамасский завод коммунального машиностроения» (Арзамаскоммаш)
ОАО «Курганский завод дорожных машин» (Кургандормаш)
ОАО «Мотовилихинские заводы»
ОАО «Рязский авторемонтный завод» (Рязский АРЗ).

Все эти заводы выпускают: машины на базе серийных автошасси и автомобилей-самосвалов, включая устройства для монтажа (монтажные плиты) сменных рабочих органов и сами рабочие органы.

Из зарубежных производителей на российском рынке наиболее активно представлены:

«Schmidt International GmbH» (Германия)
«Arctic Machine Oy» (Финляндия)
«Boschung» (Швейцария)
«Bucher» (Швейцария)
«Gilefta» (Италия)
«Swenson» (США)
«Ероке» (Дания)
«Acometis» (Франция)
«Falkoping» (Швеция)
«Arwel Industries (Groupe Giletta)» (Франция).

В отличие от российских производителей зарубежные фирмы производят и предлагают потребителям сменное рабочее оборудование, монтируемое на различные базовые автошасси с использованием различных монтажных плит⁴.

3.5. Цена автомобиля на вторичном рынке

Все автомобили на вторичном рынке характеризуются различными сроками службы, различным пробегом, различным техническим состоянием, различными потребительскими свойствами и т. д. Одни из них могут быть использованы только на запчасти, другие для нормальной эксплуатации требуют большого капитального ремонта, третьи - небольшого ремонта, четвертые - совсем как новые.

Новый автомобиль после смены владельца пополняет собой вторичный рынок, цена на котором определяется рыночной конъюнктурой. Цепочка смены собственников одного автомобиля заканчивается только при его списании. Возраст, при котором происходит утилизация большей части парка той или иной модели, никем серьезно не исследован. Рациональное объяснение возраста утилизации автомобиля связано с тем, что эксплуатация старого автомобиля становится неоправданно дорогой. Однако, для таких рациональных расчетов необходимо учитывать стоимость ремонта (в котором стоимость нормо-часа – величина рыночная) и стоимость времени, которое владелец проводит либо отгоняя авто в ремонт и забирая оттуда, либо самостоятельно ремонтируя свой автомобиль. До тех пор, пока сервисный ремонт не станет повседневной практикой, а собственное время люди будут считать бесплатным, стоимость владения очень старым автомобилем будет казаться низкой. Рыночная цена автомобиля от момента его выпуска до возраста «утилизации» постепенно падает и периоды жизни автомобиля, как товара, можно условно разделить на: первый год после покупки (при выезде из ворот дилерского центра), когда автомобиль теряет около 20% своей стоимости, далее в течение нескольких лет (2-3 года) автомобиль теряет еще около 15% своей цены ежегодно. Следующий период эксплуатации заканчивается наступлением стадии «полураспада», когда уровень износа основных узлов и агрегатов автомобиля приводит к резкому повышению вероятностей поломок, и, соответственно, повышению эксплуатационных расходов. Срок наступления этого момента индивидуален для каждой модели, но в целом наступает позже для автомобилей с большим запасом прочности (более высоких ценовых сегментов). Это объясняет тот факт, что автомобили более высоких ценовых сегментов, как правило, дольше эксплуатируются, имея больший запас прочности. Важную роль также играют обеспеченность запасными частями, освоенность ремонтных технологий и престиж марки в целом. Все это влияет на рыночную стоимость автомобиля на вторичном рынке. Что можно сказать про

Источник ⁴ <http://www.spec-technica.ru>



наиболее известные на вторичном рынке авто, марки-долгожители и быстро уходящие (не удержавшиеся) с рынка.

3.6. Анализ рынка сейфов

Сейфы и хранилища обеспечивают безопасное хранение различных документов и вещей, защищая их от различных угроз вроде пожаров или краж. В большинстве случаев, данные средства используют для предотвращения несанкционированного доступа к потенциально опасным предметам или важным бумагам. К примеру, фирма с лицензией фсб на гостайну должна против аттестацию помещения и оборудования для хранения секретных документов, а охрannое предприятие обязано хранить оружие в оружейном сейфе.

Глобальный рынок сейфов и хранилищ можно разделить на семь сегментов в зависимости от типа продукции: медиа сейфы, оружейные сейфы, напольные и настенные сейфы, сейфы для денег, депозитные сейфы, хранилища и другие сейфы. Ключевым потребителем рынка является банковский сектор, а также сектора розничной торговли, индивидуальные потребители и отдельные специализированные отрасли, вроде фармацевтических компаний, гостиничного бизнеса и химических лабораторий.

Главные регионы рынка сейфов и хранилищ - это Северная Америка, Европа и Азиатско-Тихоокеанский регион. Ключевыми игроками мирового рынка являются Kaba Group, American Security Products, Diebold и Godrej & Boyce Manufacturing, но в действительности производителей сейфов (в том числе с мировым именем) гораздо больше.

Ключевым фактором роста отрасли является спрос со стороны банковского сектора и интерес со стороны специализированных клиентов. Самой сложной задачей для производителей является сегментирование своей продукции под запросы разных клиентов.

Основные виды сейфов на рынке

Медиа сейфы защищают документы и устройства, которые склонные к физическому повреждению и содержат конфиденциальную информацию. У таких сейфов разные размеры и различные уровни пожарной безопасности, но защищают они не только от огня и взлома, но также от пыли, жары, влажности и электростатических зарядов. В качестве механизма закрывания используется механический замок или электронная блокировка. Внутри таких сейфов могут присутствовать лотки и выдвижные полки. Основные клиенты для таких сейфов - бухгалтерские офисы, финансовые учреждения, заводы, гостиницы, больницы и склады.

Оружейные сейфы - это защитные контейнеры, которые ограничивают доступ к огнестрельному оружию и боеприпасам. Функция таких сейфов заключается не только в том, чтобы уберечь оружие от грабежа или несанкционированного использования, но и от пожара. У сейфов такого типа должны присутствовать определенные функции, вроде повышенной стойкости в высоких температурах и гладкой системы запираения. Тем не менее, у сейфов премиум-класса присутствует органайзер с мешочками, кармашками и прочими особенностями для хранения. Спрос на оружейные сейфы растет в разных регионах в зависимости от местного законодательства в отношении владения оружием, а также размерами рынка охранных услуг.

Напольные и настенные сейфы чаще всего уходят к частным клиентам для индивидуального использования. В этих сейфах хранятся драгоценности, документы, ценные вещи. Особенностью простых сейфов такого типа является возможность быстрого и легкого монтажа, потому что на них существуют предварительно просверленные анкерные отверстия. Сейфы для частного использования часто оснащены интерьерными особенностями, которые позволяют "слить" их с комнатой. Напольные сейфы, помимо частного использования, также часто покупают в маленькие офисы, на заправочные станции и в магазины розничной торговли.

Для хранения денег используются особые денежные сейфы. Эти сейфы являются неотъемлемой частью любой среды, где происходит движение наличных денежных средств. Эти сейфы могут быть подключены к охранным системам. Банкоматные системы хранения денег также относятся к денежным сейфам.

Депозитарные сейфы используются в автомобильных компаниях, компания розничной торговли, ресторанах и т.п. Это своеобразные сейфовые ящики, которые оборудованы разными средствами и механизмами для защиты содержимого в течение некоторого времени.



Хранилища - это защитные комнаты, интегрированные в здание с помощью бронированных стен, узких дверей и сложных замков. В эти хранилища помещают деньги, ценности и важные документы. Они являются традиционной частью финансовых учреждений и состоят из разных компонентов. К примеру, панели стен выполнены из железобетона, двери из сплавов, а замки часто делают комбинированными и крепят на многочисленные болты.

Другие виды сейфов могут быть специализированными под определенные нужды разных отраслей. К примеру, гостиничные сейфы, сейфы для аптек и т.п. Так, аптечные сейфы специального типа стали популярны ввиду частых краж рецептурных лекарственных препаратов. Такие сейфы помогают отслеживать перемещение товаров. А гостиничные сейфы, с другой стороны, предназначены для безопасного хранения ценных вещей постояльцев. Производителям специализированных сейфов приходится постоянно следить за тенденциями разных отраслей, чтобы производить наиболее удобные варианты.

Сейфы на Российском рынке. Обзор основных производителей⁵

До недавнего времени Российский рынок сейфов не мог предложить потребителю того ассортимента продукции, который существуют сегодня. В советское время понятие «сейф» подменялось понятием «металлический шкаф», что, безусловно, сказывалось на качестве и ассортименте таких изделий. Одним словом, советские сейфы представляли собой ненадежные и незатейливые изделия.

После перестройки Российский рынок сейфов начинает стремительно и серьезно улучшаться. Этому, в первую очередь, поспособствовало появление Российского стандарта, открытие небольших отечественных предприятий и овладение зарубежным опытом. Так, появляются качественные сертифицированные изделия как отечественного, так и импортного производства.

На сегодняшний день рынок сейфов развивается большими темпами и предлагает огромный ассортимент продукции от ведущих мировых производителей. Стоит отметить, что Российские производители только начинают набирать обороты в выпуске качественных сейфов, но уже сейчас многие отечественные бренды хорошо себя зарекомендовали и заняли прочные позиции в линейке популярных производителей.

Итак, лидирующие позиции занимают следующие производители сейфов:

Valberg (Россия)

один из наиболее популярных отечественных брендов, под которым выпускаются высококачественные сейфы различной категории: взломостойкие 1-5 классов, комбинированные, огнестойкие (с 2010 года), мебельные, офисные, оружейные и тд. Официальный производитель - ЗМК "Промет". Модельный ряд сейфов очень разнообразен и включает себя изделия разной вместительности и дизайна. Отличаются они высокими защитными характеристиками, качеством и потребительскими свойствами. Корпус выполнен из высокопрочной листовой стали толщиной не менее 3 мм. Сейфы оборудуются ключевыми и кодовыми электронными замками фирмы Mauer (Германия), La Gard (США).

Заслуживают также внимания и другие Российские сейфы: Меткон, Практик, Контур, Новатор.

АΙΚΟ (Тайланд, Германия) и Format (Германия)

В ассортименте представлены огнестойкие, взломостойкие и комбинированные сейфы различных моделей: встраиваемые, для дома и офиса, для хранения оружия и тд. Оборудуются кодовыми (механическими и электронными) и ключевыми (цилиндрического или сувальдного типа) замками известных производителей.

Toraz (Южная Корея)

Популярный производитель огнестойких сейфов класса 60Б. Большой модельный ряд представлен различными вариантами – от небольших (для офиса и дома) до огромных (для загородных домов, больших помещений). Комплектуются ключевыми, кодовыми механическими и электронными замками.

LuCell (Корея)

Элитные взломостойкие и огнестойкие сейфы, отличающиеся оригинальным дизайном (декоративные вставки из дерева, отделка кристаллами Сваровски, глянцевая поверхность) и уникальной замковой технологией. Сейфы оборудованы надежными сенсорными замками в сочетании с сигнализацией. Кроме того, сейфы LuCell идеально впишутся в любой интерьер.

⁵ http://in-safe.ru/auxpage_sejfy-na-rossijskom-rynke-obzor-osnovnyh-proizvoditelej/



Stark, Technomax (Италия)

Эксклюзивные взломостойкие сейфы, предназначенные для установки дома или в офисе. Предлагается большой модельный ряд от недорогих металлических до элитных с оригинальной отделкой из натурального дерева и стилизованными под конкретные предметы интерьера (тумбочки, одностворчатые и двухстворчатые шкафы). Комплектуются электронными замками.

Arfe (Испания)

Сейфы и тайники высокой степени стойкости к взлому (4 класс взломостойкости), огнестойкие сейфы класса 30Б - 60Б. В производстве использованы новейшие технологии, позволяющие создавать надёжные условия хранения документов и других ценностей, а также комплектующие мировых производителей. Сейфы оснащаются электронным замком LaGard (США).

Joma (Испания)

Специализируется на производстве не только традиционных сейфов для дома и офиса, но и предлагает потребителям широкий выбор уникальных переносных мини- сейфов высокой прочности и надёжности.

Здесь представлены наиболее известные производители сейфов, но этот список не ограничивается только ими и может быть дополнен другими не менее достойными брендами.

Оцениваемый сейф относится к категории бывшего в употреблении (б/у) имущества. Ценообразующими факторами такого имущества являются марка и модель, которые указываются буквенно-цифровыми обозначениями, устанавливаются технические характеристики и не имеют диапазонов значений. Оцениваемое оборудование не является уникальным, что позволило Оценщику определить ценовые ориентиры первичного рынка.

Говорить о полноценном вторичном рынке аналогичных объектов не представляется возможным в виду полутеневого характера данного сегмента рынка и несопоставимости условий эксплуатации единиц техники и других факторов. Это проявляется в невозможности в достаточной степени достоверно идентифицировать износ потенциального объекта сравнения и, следовательно, выявить зависимость цены от степени изношенности. Информация о сдаче в аренду подобного имущества на открытом рынке также отсутствует.

3.7. Анализ рынка душевых кабин

Лидерами среди иностранных производителей душевых кабинок являются итальянские, немецкие, а также финские компании. Для своей продукции они используют инновации в производстве, новейшие идеи дизайнеров и высококачественные материалы. Кабинки от таких фирм привлекают простотой монтажа и четкостью инструкций по сборке.

Немецкие производители душевых кабинок представлены брендами Huerpe, Kermi, CRW и Hyber.

Кабинки Huerpe пользуются значительным спросом благодаря современной обработке стекла (вода с него стекает каплями, поэтому кабинки меньше загрязняются).

Выбором кабинок от Kermi останется доволен даже самый притязательный покупатель. Компания предлагает душевые трех классов – компакт, комфорт, а также экстра. На все устройства выдается сертификат качества. На цену влияет количество дополнительных опций.

Высококачественные, но доступные по цене кабинки производит Hyber. Изделия от этой немецкой фирмы отличаются простой комплектацией и отсутствием сложных функций.

Кабинки немецкой фирмы CRW относят к одним из самых популярных благодаря высокому качеству. Модели этого бренда производят лишь из оригинальных немецких комплектующих. Все металлические элементы в данных кабинках сделаны из нержавеющей стали высокого качества.

В Италии душевые кабинки производятся компаниями Jacuzzi, Cerutti и Albatros. Именно в этой стране была впервые создана душевая кабинка.

Среди итальянских фирм одним из лучших считается известный бренд Jacuzzi. Его продукция относится к премиум-сегменту. Об изделиях от Jacuzzi мечтает множество покупателей, ведь такая кабинка включает все для комфортных водных процедур, сделана из качественных материалов и эксплуатируется длительное время. Продукция компаний Albatros и Cerutti достаточно просторна, отличается множеством добавочных функций. У некоторых моделей на поддоне предусмотрено место для сидения.



Долговечность и хорошее качество гарантирует покупка кабинки финских компаний Ido и Timo. У нее хорошая фурнитура, качественный поддон, прочные стенки.

Финская компания Timo дает на свою сантехнику сертификаты качества и 5-летнюю гарантию. Но, если ранее все комплектующие для кабинок этого производителя выпускались и собирались в Финляндии, с увеличением спроса у компании появилась дочерняя фирма в Гонконге, что немного сказалось на качестве деталей и долговечности изделия.

Финская фирма IDO Showerama выпускает одни из наиболее качественных душевых кабинок. Недостатком ее продукции можно назвать дороговизну. Если комплектующие в такой кабине выходят из строя, найти их непросто и заменить очень дорого.

Если говорить о бюджетным вариантом душевых кабин, - это продукция российских фирм. Достаточно неплохой дизайн и современное качество предлагает развивающаяся компания Akrilan, известная также акриловыми ваннами. Более популярным производителем, выпускающим кабинки для российских пользователей более 10 лет, является фирма Bandhours. Умеренная стоимость и достаточно высокое качество ждут вас при покупке душевой кабинки от «Радомир». Отечественные душевые кабинки ежегодно совершенствуют, постепенно приближая их по уровню к мировым ведущим фирмам.

Европейские бренды, кабинки которых проектируют в Европе, а собирают в Китае. К примеру, достаточно качественные, а также доступные по стоимости душевые кабинки предлагает китайский бренд Appollo. Над их дизайном трудятся в Италии, но производство моделей выполняют в Китае.

Комплектующие для кабинок чешской компании Luxus также производят не только в Чехии. Шланги, лейки и смесители к ним выпускаются в Китае. Однако при этом кабинки этого бренда достаточно прочные и красивые.

Производитель из Германии Wasserfalle заявляет, что все элементы для его кабинок производятся только в Германии, но отзывы тех, кто купил данные немецкие кабинки, рассказывают о части китайских деталей и сложностях сборки боксов.

Дополнительные функции

Добавочные функции душевой отличаются у разных производителей. Это может быть: озонирование, гидромассаж, финская баня, ароматерапия, парогенератор, каскадный душ, турецкая сауна, тропический душ, подсветка и другие опции. Количество и перечень дополнительных функций прямо влияет на стоимость кабинки.

Ценовой диапазон

Большая часть душевых кабинок на российском рынке представлена производителями из Юго-Восточной Азии. Есть в наших магазинах и европейская продукция, но стоимость кабинок итальянских, австрийских или немецких фирм высока. Конечно, продукция от итальянской или немецкой компании стоит в разы дороже китайских моделей, однако достаточно высокая цена вполне оправдывается хорошим качеством изделий и наличием многочисленных дополнительных функций.

Цены на кабинки от немецкой компании CRW – за изделия от этого бренда 40-150 тысяч рублей. Немецкий бренд Am.Pm предлагает нам открытые кабинки по цене 12-30 тысяч рублей, а закрытые модели – по цене от 30000 рублей и выше. Цена на кабинки немецкого бренда Wasserfalle составляет от 20000 до 70000 рублей.

Средние цены на кабинки от финских, чешских, испанских и шведских компаний. К примеру, цена на кабинки финского производителя Timo составляет от 13000 до 70000 рублей. Цены на продукцию другой финской фирмы IDO Showerama варьируются в пределах 60-80 тысяч рублей. Кабинка чешского производителя Luxus - 15-70 тысяч рублей. Еще дешевле стоит продукция китайских производителей. Одними из наиболее доступных кабинок являются изделия китайского бренда River. Купить кабинку под этой маркой можно по цене от 4000 рублей. Есть в ассортименте компании и изделия подороже – до 72000. Недорогие кабинки от River нередко покупаются в общежитие или на дачу, не рассчитывая на долговечность и высокое качество. За кабинку от китайской фирмы Niagara - 7-70 тысяч рублей. Достаточно широкая ценовая линейка ждет покупателей у китайского производителя Ammagi – в пределах 10-40 тысяч рублей. Помимо доступной цены модели этого бренда привлекают и 5-летней гарантией. Стоимость кабинок китайского бренда Appollo разная – самые дешевые модели можно приобрести за 11000 рублей, а самые



дорогие изделия представлены кабинками за 130000 рублей. Душевая кабинка от китайско-итальянского бренда Golf стоит от 20000 до 100000 рублей. Доступные по цене кабинки предлагает еще один китайский производитель Nautico. За изделие этого бренда нужно заплатить 11-63 тысячи рублей. Выбирая более дешевую модель, следует понимать, что ждать от такой кабинки длительной службы и хорошего качества не приходится.

Угловые боксы и кабины от китайской компании Leader D обойдутся покупателю в 11-32 тысячи рублей. Однако низкая цена на деле оказывается единственным плюсом данных изделий. Кабинки эконом-класса также выпускает и китайский бренд Serena – купить угловую модель этой компании можно за 7-28 тысяч рублей. При этом дизайном, качеством и оформлением большинство покупателей такой сантехники остается довольным.

Отзывы потребителей

О китайском бренде River и его продукции достаточно много нелестных отзывов. Кабинки этого производителя дешевые и практически пустые. Но даже более дорогие и укомплектованные модели получают мало положительных оценок от пользователей.

Отзывы о китайских душевых кабинках противоречивые. Товар отличается неплохим качеством, если производство курируется европейской компанией. Примерами являются марки Aqualux и Apollo. Купившие продукцию китайского производителя Apollo отмечают привлекательный дизайн, высокую износостойкость, красивое оформление и высокое качество акрила. Однако в большинстве отзывов можно прочесть предостережение от самостоятельной сборки агрегатов (говорят, слишком непонятная инструкция и возможны трудности с герметизацией).

Большим разнообразием отличаются отзывы о китайских кабинках от Niagara – кто-то утверждает, что зря потратил деньги, а кто-то остается весьма доволен. При этом все сходятся в том, что и комплектующие, и пластик в этих кабинках очень некачественные. Многие из покупателей дорогих моделей кабинок Niagara жалеют, что могли бы потратить те же средства на продукцию другого бренда, и получить при этом качество намного выше. Отзывы людей, купивших китайскую кабинку от компании Ammagi, чаще всего рассказывают, что душ и лейка должны быть сразу же заменены. К остальным элементам кабинок претензий не предъявляется и положительных отзывов о дизайне достаточно много. Отзывы о кабинках Timo очень разнообразны – большинство покупателей остались довольны этим брендом, но жалобы на некачественный акрил поддона, смеситель или душевую лейку присутствуют. Отзывы о кабинках китайского бренда Nautico указывают на хлипкость их комплектующих, если вы приобретаете одну из дешевых моделей. Те покупатели, которые решились купить более дорогой бокс от этого производителя, зачастую остаются довольны качеством. Немецкие кабинки от Am.Pm многие пользователи критикуют. Говорят, что качество у них довольно низкое, а стоимость очень завышена. А вот изделия бренда Golf, по отзывам потребителей, полностью соответствуют цене на них. Покупатели отмечают достаточно высокое качество материалов, легкость самостоятельной сборки и хорошие комплектующие.

Оцениваемый объект относится к марке ARTEX, Италия, сборка Китай. Относится к сегменту эконом-класса. Компания Artex является одним из лидеров на рынке душевых кабинок эконом класса. Это стало возможным благодаря переводу части производства в Китай, что позволило снизить себестоимость продукции этой компании. Диапазон цен 11000-33000 рублей. В зависимости от комплектации, характеристик, дополнительных функций.

3.8. Анализ рынка продаж оцениваемого движимого имущества

Первичный рынок

Первичный рынок продажи автомобильной техники в РС(Я), Дальневосточном регионе, так и в целом по России представлен дилерами соответствующих производителей.

Вторичный рынок

Ценовая информация о вторичном рынке продаж на сегодняшний день формируется в основном специализированными сайтами, которые размещают эту информацию.



Наиболее популярными информационными сайтами являются следующие: www.avito.ru, www.drom.ru, www.auto.yandex.ru, а также интернет-сайтами по продаже спецтехники.

Для всех объектов оценки на дату проведения оценки в средствах массовой информации представлено достаточно предложений о продаже транспортных средств, аналогичных оцениваемым.

3.9. Факторы, влияющие на стоимость объектов оценки.

Факторами, влияющими на рыночную стоимость движимого имущества, являются: марка, модель, год выпуска, техническое состояние, срок эксплуатации и пробег (или наработка моточасов) наличие аварийных повреждений, наличие/отсутствие правоустанавливающих документов на т/с, комплектация, объем двигателя и т.д.

Часть 4. «Анализ наилучшего и наиболее эффективного использования»

Понятие наилучшего и эффективного использования определяется как вероятное и разрешенное законом использование имущества с наилучшей отдачей, причем непереносимые условия физической возможности, должного обеспечения и финансовой оправданности такого рода действий.

Понятие наилучшего и эффективного использования подразумевает, наряду с выгодами для собственника объектов оценки, особую общественную пользу.

Подразумевается, что определение наилучшего и эффективного использования является результатом суждений Оценщика на основе его аналитических навыков, тем самым, выражая лишь мнение, а не безусловный факт. В практике оценки положение о наилучшем и эффективном использовании представляет собой посылку для дальнейшей стоимостной оценки объектов.

При определении вариантов наилучшего и эффективного использования объектов оценки использовались четыре основных критерия:

- Физическая возможность – физическая возможность наилучшего и эффективного использования рассматриваемых объектов оценки.
- Допустимость с точки зрения законодательства – характер предполагаемого использования не противоречит законодательству, предусмотрено заводом изготовителем.
- Финансовая целесообразность – допустимый с точки зрения закона порядок использования объектов оценки должен обеспечить чистый доход собственнику объектов.
- Максимальная продуктивность – кроме получения чистого дохода как такового, наилучшее и эффективное использование подразумевает либо максимизацию чистого дохода собственника, либо достижение максимальной стоимости самих объектов.

Из всех возможных и законодательно разрешенных вариантов использования транспортных средств, машин и оборудования имеет два варианта:

- использование по назначению, предусмотренному заводом изготовителем,
- утилизация транспортных средств, машин и оборудования с выручкой средств от металлолома.

Рассмотрение второго варианта использования (утилизация) имеет смысл лишь в том случае, если транспортные средства, машины и оборудование не выполняют своего функционального назначения, а его восстановление экономически нецелесообразно.

Рассматриваемое движимое имущество не имеет аварийных повреждений и дефектов эксплуатации, которые невозможно было бы устранить после проведения капитального ремонта.

Таким образом, наиболее эффективное использование объектов оценки является - вариант использования по назначению, предусмотренному заводом изготовителем.

Часть 5. «Описание процесса оценки объектов оценки в части применения подходов»

Оценщик при проведении оценки обязан использовать затратный, сравнительный и доходный подходы к оценке или обосновать отказ от использования того или иного подхода (согласно Федерального стандарта оценки № 3 «Требования к отчету об оценке»), утвержденный Приказом Минэкономразвития России № 299



от 20.05.2015 г.). Оценщик вправе самостоятельно определять конкретные методы оценки в рамках применения каждого из подходов.

5.1 Описание и выбор подходов к определению стоимости объектов оценки

Затратный подход

Согласно затратному подходу, стоимость объекта определяется, как сумма восстановительной стоимости составляющих элементов объекта за вычетом накопленного износа. Затратный подход основывается на принципе замещения. Для определения восстановительной стоимости при оценке машин и оборудования обычно используют цену нового оборудования, идентичного объекту оценки.

Для определения восстановительной стоимости применяются следующие методы расчёта:

- метод расчета по цене однородного объекта;
- метод поэлементного расчета;
- индексный метод оценки.

Для определения остаточной стоимости машин и оборудования восстановительная стоимость уменьшается на величину накопленного износа включающего в себя физический, функциональный и внешний износы.

Физический износ. Физический износ машин и оборудования определяется методами определения коэффициента физического износа.

Методы определения коэффициента физического износа. Различают следующие группы методов определения коэффициента физического износа:

- Экспертные.
- Экономико-статистические.
- Экспериментально-аналитические.

Экспертная группа методов основана на заключении специалистов-экспертов или оценщиков о фактическом техническом состоянии машин и технологического оборудования исходя из следующих факторов:

- Внешнего вида.
- Режим эксплуатации.
- Состояния окружающей среды.

При использовании экспертных методов требуется высокий уровень знаний о конструкции и эксплуатационных характеристиках оцениваемых машин и технологического оборудования. К данным методам относятся:

- Метод эффективного возраста.
- Метод экспертизы состояния.

Экономико-статистические методы используются, когда имеется достоверная информация об эксплуатационных характеристиках и экономических показателях оборудования. К данной группе относятся:

- Метод снижения доходности.
- Метод стадий ремонтного цикла.

При использовании экспериментально-аналитических методов требуется проведение испытаний оборудования на точность, правильность функционирования, а так же наличие нормативно-технической документации. К данной группе относятся:

- Метод снижения потребительских свойств.
- Метод поэлементного расчета.
- Прямой метод.

Функциональный износ представляет собой потерю стоимости, вызванную либо появлением более дешевых машин, оборудования, либо производством более экономичных и производительных аналогов.

Внешний износ. Определяется изменением экономической обстановки, когда не представляется возможным использовать актив на полную производственную мощность вследствие факторов конкуренции, общей макроэкономической ситуацией в регионе (стране).



Сравнительный подход

Данный подход основывается на предпосылке, что стоимость любого имущества зависит от цен, которые сложились к настоящему моменту на аналогичное или схожее имущество на рынке. При этом стоимость объекта определяется ценами недавних сделок купли-продажи схожих по своим характеристикам (сравнимым) объектов, после внесения к этим ценам поправок, компенсирующих отличия между оцениваемым и сравнимым объектом.

Сравнительный подход к оценке стоимости машин и оборудования представлен, прежде всего, методом прямого сравнения. Объект-аналог должен иметь то же функциональное назначение, полное квалификационное подобие и частичное конструкторско-технологическое сходство.

Расчет методом прямого сравнения продаж осуществляется в несколько этапов:

- Нахождение объекта-аналога.
- Внесение корректировок в цену аналога.

Доходный подход

Основывается на предпосылке, что стоимость имущества зависит от величины дохода, который, как ожидается, оно принесёт. Для реализации доходного подхода необходимо спрогнозировать ожидаемый доход от оцениваемого объекта. Применительно к машинам и оборудованию, входящим в состав единого технологического комплекса при использовании доходного подхода предлагается поэтапное решение задачи:

1. Рассчитывается операционный доход от функционирования производственной системы (либо всего предприятия, либо цеха или участка).

2. Методом остатка определяется та часть дохода, которую можно отнести к машинному парку этой системы.

3. С помощью метода дисконтирования или метода капитализации определяется стоимость всего машинного парка.

Использование трех подходов приводит к получению трех различных величин стоимости одного и того же объекта. После анализа результатов, полученных разными подходами, окончательная оценка стоимости устанавливается, исходя из того, какой подход наиболее соответствует оцениваемым объектам.

Выбор подхода к определению стоимости объектов оценки.

Затратный подход применим в настоящем отчете, так как в продаже имеются новые аналогичные объекты, продаваемые заводами изготовителями и дилерами.

Сравнительный подход применяется, по причине того, что оцениваемые транспортные средства относятся к развитому рынку продаж. Представлено достаточно предложений о продаже транспортных средств, аналогичных оцениваемым. Копии страниц с предложениями объектов-аналогов приведены в приложении к данному отчету.

Доходный подход - не применяем в силу специфики транспортных средств как объектов оценки. Ожидаемый доход от эксплуатации транспортных средств можно вычислить только при оценке автомобилей – такси, раритетных автомобилей. Доходный подход не применяется, так как отсутствует доступная и достоверная информация о доходах, генерируемых аналогичными объектами.

Таким образом, в настоящем отчете, в рамках определения рыночной стоимости объектов оценки (для объекта оценки №1,2,3) оценщик применил два подхода – затратный и сравнительный.

Оценка сейфа и душевой кабины производилась в рамках затратного подхода. Затратный подход в отчете применим в связи с тем, что на дату оценки есть возможность найти аналоги оцениваемого движимого имущества. Проведя исследование доступных источников информации: газет «Из рук в руки», включительно, журналов «Основные средства» (<http://www.os1.ru>), «Склад и техника» (<http://www.sitmag.ru/>), интернет источников - информации по продаже подобных объектов не обнаружено. На основании этого исследования применение сравнительного подхода для сейфа и душевой кабины не представляется



возможным. Таким образом, информация о вторичном рынке, а также об аренде сейфов не является достаточной и достоверной, и не может быть применима для его оценки в рамках сравнительного и доходного подходов.

5.2 Затратный подход

5.2.1 Описание процесса оценки объектов оценки в части применения затратного подхода

Затратный подход основывается на принципе замещения. Затратный подход при оценке транспортных средств основывается на том, что из стоимости нового транспортного средства, аналогичного оцениваемому, вычитается суммарный износ транспортного средства. Затратный подход включает в себя следующий алгоритм действий:

1. Определение восстановительной стоимости объектов оценки.
2. Определение величины накопленного износа объектов оценки.
3. Расчет составляющих, учитывающих стоимости замены агрегатов базовой комплектации, установку отсутствующих элементов в результате разукomплектации, устранения отказов, неисправностей, эксплуатационных дефектов⁶
4. Расчет рыночной стоимости объектов оценки, путем вычитания из восстановительной стоимости величину накопленного износа.

5.2.2 Применение затратного подхода с приведением расчетов

5.2.2.1 Применение затратного подхода для транспортных средств

Расчет рыночной стоимости подержанного автотранспортного средства, с учетом его физического и внешнего износа, замены агрегатов транспортного средства, разукomплектации, переоборудования и эксплуатационных дефектов производится многомерным косвенным методом по формуле:

$$C = \{C_{\text{баз под}} + \sum_{i=1}^n C_{ia} ((I_{\phi} - I_{ai}) / 100) - \sum_{l=1}^w C_{icn} (1 - (I_{\phi} / 100) + Z_{i \text{ уст}}) + \sum_{t=1}^s (C_{t \text{ доз}} + Z_{t \text{ пер}}) (1 - (I_{t \text{ доз}} / 100)) - \sum_{t=1}^s C_{t \text{ аз}} (1 - (I_{\phi} / 100)) (1 - I_m / 100) + \sum_{j=1}^m C_{j \text{ доп}} (1 - (I_{j \text{ доп}} / 100)) - C_{\text{до}} \quad (5.1)$$

где $C_{\text{баз под}}$ — рыночная стоимость неразукomплектованного транспортного средства в работоспособном состоянии, на котором не производилась замена агрегатов и переоборудование, а также отсутствуют неисправности и эксплуатационные дефекты, на дату оценки, тыс.руб.;

n — число агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, замененных на аналогичные, на дату оценки, ед.;

C_{ia} — стоимость нового i -го агрегата (узла, системы, механизма) базовой комплектации, установленного при замене аналогичного агрегата, на дату оценки в месте оценки, тыс.руб.;

I_{ϕ} — физический износ транспортного средства на дату оценки, %;

I_{ia} — физический износ i -го агрегата (узла, системы, механизма) базовой комплектации, установленного при замене аналогичного агрегата, на дату оценки, %;

w — общее количество агрегатов (узлов, систем, элементов) базовой комплектации, отсутствующих на транспортном средстве на дату оценки в результате его разукomплектации (кроме замененных при переоборудовании), ед.;

C_{icn} — стоимость нового i -го агрегата (узла, системы, элемента) базовой комплектации, отсутствующего на транспортном средстве в результате его разукomплектации (кроме замененных при переоборудовании), на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;

$Z_{i \text{ уст}}$ — затраты на установку i -го агрегата (узла, системы, элемента) базовой комплектации, отсутствующего на транспортном средстве в результате его разукomплектации на дату оценки в месте оценки, тыс.руб.;

⁶ Использование алгоритма по определению остаточной стоимости транспортного средства обосновано нормативным документом Р-03112194-0376-98 "Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния" НИИАТ -1999 г.



s — количество оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства взамен агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, на дату оценки, ед.;

$C_{t \text{ доз}}$ — стоимость нового t -го оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства взамен агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;

$Z_{t \text{ пер}}$ — затраты на переоборудование транспортного средства при замене (узла, системы, механизма) базовой комплектации на дополнительно установленное t -е оборудование, на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;

$I_{t \text{ доз}}$ — физический износ t -го оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства взамен агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, на дату оценки, %.

$C_{\text{таз}}$ — стоимость нового агрегата (узла, системы, механизма) базовой комплектации, который заменен при переоборудовании транспортного средства на t -е оборудование, на дату оценки в месте оценки, тыс.руб.;

I_m — моральный износ транспортного средства на дату оценки, %;

m — количество оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства без замены агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, на дату оценки, ед.;

$C_{j \text{ доп}}$ — стоимость нового j -го оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства без замены агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, включая затраты на установку, на дату оценки в месте оценки, %;

$I_{j \text{ доп}}$ — физический износ j -го оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства без замены агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, на дату оценки, %;

$C_{\text{эд}}$ — стоимость устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов на дату оценки в месте оценки, тыс.руб.

1. Определение восстановительной стоимости объектов оценки.

Для определения восстановительной стоимости движимого имущества, как правило, используют цену нового имущества идентичного объектам оценки.

Для определения восстановительной стоимости выделяют следующие основные методы:

- Метод расчета по цене однородного объекта;
- Метод поэлементного (поагрегатного) расчета;
- Метод анализа и индексации затрат (индексный метод);
- Метод расчета по укрупненным нормативам.
- Метод поэлементного (поагрегатного) расчета — данный метод применим в тех случаях, когда оцениваемый объект может быть собран из нескольких составных частей, которые можно приобрести, и цены, на которые известны на рынке. При этом исходят из того, что сборка такого изделия несложна и может быть выполнена самим потребителем. Метод не применялся в расчетах, так как объекты оценки не могут быть разделены на составные части, которые можно приобрести на рынке.
- Метод анализа и индексации затрат (индексный метод) — приведение старой стоимости (цены) с помощью корректирующих индексов (индексов-дефляторов). Если известны ценовые индексы для той группы продукции, к которой относится объект, за временной интервал от момента действия старой цены до момента оценки, то осуществляют прямое индексирование цены объекта. В настоящем Отчете индексный метод не применялся, т.к. отсутствует информация, которая позволит определить структуру и величину затрат, из которых складывается себестоимость объектов оценки.
- Метод расчета по укрупненным нормативам применяется, если имеется конструкторская документация на объект и оценщик может получить информацию от предприятия-производителя оцениваемого объекта. Для укрупненных расчетов нужна информация из сферы производства продукции, похожей на оцениваемый объект по технологии изготовления, организации производства



и материальному составу, при этом не надо подбирать функциональные и конструктивные аналоги. В настоящем отчете данный метод не применялся, так как отсутствует конструкторская документация. Метод расчета стоимости по укрупненным нормативам широко применяется на практике в проектно-конструкторских и исследовательских организациях для технико-экономических обоснований создания новых изделий на ранних стадиях НИР и ОКР.

- В рамках метода расчета по цене однородного объекта для объекта оценки подбирают однородный объект, похожий по конструкции, используемым материалам и технологии изготовления. Причем однородный объект может иметь совсем другое назначение и применяться в другой отрасли. Однородный объект пользуется определенным спросом на рынке, и цена на него известна. Были установлены контакты с компаниями-дилерами и было определено, что имеется достаточно предложений о продаже однородных объектов с известной рыночной ценой для объектов: Комбинированная дорожная машина ДМК-40 ОАО «Кемеровский опытный ремонтно-механический завод» 650021, г. Кемерово, ул. Грузовая, 19Б, ОАО «КОРМЗ», e-mail: kormz@kormz.ru, тел/факс: (3842) 57-01-52.

Для определения восстановительной стоимости применялся метод расчета по цене однородного объекта. Были приняты цены аналогичных машин (завод изготовитель, схожая комплектация, производительность), выпускающихся в настоящее время. На основании полученной информации, восстановительную стоимость объектов оценки принимаем как стоимость аналогов.

Информация о восстановительной стоимости оцениваемого движимого имущества приведена в таблице 5.1. ниже.

Таблица 5.1. Данные о восстановительной стоимости оцениваемого движимого имущества

Инвентарный номер	Наименование объекта	Цена нового аналога	Коэф. торможения	Восстановительная стоимость, руб.	Источник информации
1072	Комбинированная дорожная машина ДМК-40	5000000,00	1,00	5000000	1.ОАО «Кемеровский опытный ремонтно-механический завод» 650021, г. Кемерово, ул. Грузовая, 19Б, ОАО «КОРМЗ», e-mail: kormz@kormz.ru, тел/факс: (3842) 57-01-52.
203	Комбинированная дорожная машина ДМК-40	5000000,00	0,949	4745000	1.ОАО «Кемеровский опытный ремонтно-механический завод» 650021, г. Кемерово, ул. Грузовая, 19Б, ОАО «КОРМЗ», e-mail: kormz@kormz.ru, тел/факс: (3842) 57-01-52.
206	Комбинированная дорожная машина ДМК-40	5000000,00	0,949	4745000	1.ОАО «Кемеровский опытный ремонтно-механический завод» 650021, г. Кемерово, ул. Грузовая, 19Б, ОАО «КОРМЗ», e-mail: kormz@kormz.ru, тел/факс: (3842) 57-01-52.

Примечание: При определении восстановительной стоимости имущества, отличающимся параметром принято использовать формулу степенной зависимости между ценой изделия и его параметром. Метод применялся при отличии найденного аналога от объекта оценки каким-либо параметром. Пересчет восстановительной стоимости проводился с учетом корректировки по мощности по формуле степенной зависимости:



$$C = C_A \times \left(\frac{N}{N_A} \right)^n, \quad (5.2.)$$

где N – мощность объекта оценки, N_A – мощность нового аналога, n – показатель степени коэффициента торможения цены (коэффициент Чилтона). Показатель степени в среднем составляет: 0,7.

Метод определения стоимости с использованием коэффициента торможения стоимости Чилтона основан на зависимости стоимости транспортного средства от его характеристики (мощности, грузоподъемности и т.д.)

Корректировка на мощность автомобиля нового аналога и объектов оценки по формуле 5.2. представлена в таблице 5.1. Корректировка произведена для Объекта оценки № 2 и № 3 (новые аналоги имеют мощность двигателя 280 л.с.). Объект оценки № 1 имеет аналогичный показатель по мощности (корректировка не производилась).

2. Определение накопленного износа объектов оценки

1) Физический износ. Физический износ движимого имущества (машин и оборудования) определяется методами определения коэффициента физического износа.

Методы определения коэффициента физического износа.

Различают следующие группы методов определения коэффициента физического износа:

- Экспертные;
- Экономико-статистические;
- Экспериментально-аналитические.

Расчёт физического износа с учётом возраста и пробега автотранспортного средства с начала эксплуатации согласно методике оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния Р-03112194-0376-98 МИНТРАНС РФ Москва 1999 г. проводится по формуле:

$$Итс = 100 (1 - e^{-\Omega}) \quad (5.3)$$

где:

Ω - функция, зависящая от возраста и фактического пробега автотранспортного средства с начала его эксплуатации;

e - Основание натурального логарифма, $e \approx 2,72$;

T_f – Длительность эксплуатации, лет.

L_f – Пробег за время эксплуатации, тыс. км

Вид функции Ω для различных видов транспортных средств определяется в соответствии с таблицей 1 (Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния Р – 03112194 – 0376 – 98, приложение 9)

Параметрическое описание функции Ω , зависящей от фактического возраста T_f и фактического пробега L_f для различных видов транспортных средств приведено в таблице 5.2.

Таблица 5.2.

№ п.п.	Вид транспортного средства	Вид зависимости Ω
1	Легковые автомобили отечественные	$\Omega = 0,07 \times T_f + 0,0035 \times L_f$
2	Грузовые бортовые автомобили отечественные	$\Omega = 0,1 \times T_f + 0,003 \times L_f$
3	Тягачи отечественные	$\Omega = 0,09 \times T_f + 0,002 \times L_f$
4	Самосвалы отечественные	$\Omega = 0,15 \times T_f + 0,0025 \times L_f$
5	Специализированные отечественные	$\Omega = 0,14 \times T_f + 0,002 \times L_f$
6	Автобусы отечественные	$\Omega = 0,16 \times T_f + 0,001 \times L_f$



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

7	Легковые автомобили европейского производства	$\Omega = 0,05 \times T_{\phi} + 0,0025 \times L_{\phi}$
8	Легковые автомобили американского производства	$\Omega = 0,055 \times T_{\phi} + 0,003 \times L_{\phi}$
9	Легковые автомобили азиатского производства (кроме Японии)	$\Omega = 0,065 \times T_{\phi} + 0,0032 \times L_{\phi}$
10	Легковые автомобили производства Японии	$\Omega = 0,045 \times T_{\phi} + 0,002 \times L_{\phi}$
11	Грузовые автомобили зарубежного производства	$\Omega = 0,09 \times T_{\phi} + 0,002 \times L_{\phi}$
12	Автобусы зарубежного производства	$\Omega = 0,12 \times T_{\phi} + 0,001 \times L_{\phi}$

Функция, зависящая от возраста (T_{ϕ}) и фактического пробега (L_{ϕ}) автотранспортного средства с начала его эксплуатации для объектов оценки принята согласно методики Р-03112194-0377-98 МИНТРАНС РФ.

Для специализированных автомобилей отечественного производства вид этой функции определяется по следующей формуле 5.5.:

$$\Omega = 0,14 * T_{\phi} + 0,002 * L_{\phi}, (5.5)$$

где:

T_{ϕ} – фактический возраст (срок службы) транспортного средства на дату оценки, лет;

L_{ϕ} – фактический пробег с начала эксплуатации транспортного средства, км.

Расчет износа.

Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40-04 (инвентарный номер:1072)

e	основание натурального логарифма, $e \approx 2,72$	
Ω	функция, зависящая от возраста (T_{ϕ}) и фактического пробега (L_{ϕ}) автотранспортного средства с начала его эксплуатации. Согласно методики Р-03112194-0377-98 МИНТРАНС РФ принимаем вид функции $0,14T_{\phi} + 0,002L_{\phi}$	
Длительность эксплуатации, лет (T_{ϕ})		9,0
Пробег за время эксплуатации, тыс. км (L_{ϕ}), в тыс. км, с точностью до одного десятичного знака, принят на основании Р-03112194-0377-98		306
$0,14T_{\phi} + 0,002L_{\phi}$		1,87
$I_{\text{тс}}$	физический износ транспортного средства составляет:	84,62

Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03 (инвентарный номер:203)

e	основание натурального логарифма, $e \approx 2,72$	
Ω	функция, зависящая от возраста (T_{ϕ}) и фактического пробега (L_{ϕ}) автотранспортного средства с начала его эксплуатации. Согласно методики Р-03112194-0377-98 МИНТРАНС РФ принимаем вид функции $0,14T_{\phi} + 0,002L_{\phi}$	
Длительность эксплуатации, лет (T_{ϕ})		15
Пробег за время эксплуатации, тыс. км (L_{ϕ}), в тыс. км, с точностью до одного десятичного знака, принят на основании Р-03112194-0377-98		510
$0,14T_{\phi} + 0,002L_{\phi}$		3,12
$I_{\text{тс}}$	физический износ транспортного средства составляет:	95,58

Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04 (инвентарный номер:206)

e	основание натурального логарифма, $e \approx 2,72$	
Ω	функция, зависящая от возраста (T_{ϕ}) и фактического пробега (L_{ϕ}) автотранспортного средства с начала его эксплуатации. Согласно методики Р-03112194-0377-98 МИНТРАНС РФ принимаем вид функции $0,14T_{\phi} + 0,002L_{\phi}$	
Длительность эксплуатации, лет (T_{ϕ})		14



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Пробег за время эксплуатации, тыс. км (L_{ϕ}), в тыс. км, с точностью до одного десятичного знака, принят на основании Р-03112194-0377-98	476
$0,14T_{\phi} + 0,002L_{\phi}$	2,91
$I_{\text{те-}}$ физический износ транспортного средства составляет:	94,56

Так как для объектов оценки №2, и №3, износ, превысил 90%, а реальные износы в соответствии с описаниями, предоставленными в актах обследования движимого имущества (приложение данного отчета), характеризуют их состояние как «неудовлетворительное» (объект находится в продолжительной эксплуатации, значительно изношен и требует капитального ремонта).

Для объектов оценки №2 и №3 физический износ определяется по методу экспертизы состояния «Износ технологических машин и оборудования при оценке их рыночной стоимости» (Энциклопедия оценки РОО, М. 2002) на основании Акта состояния.

В таблице 5.3. приведена укрупненная шкала определения физического износа.

Таблица 5.3. – Укрупненная оценка физического износа оборудования и спец. техники

Техническое состояние	Описание состояния	Физический износ, %
Новое	Объект новый, не эксплуатировавшийся.	0 – 5
Очень хорошее	Практически новое оборудование, бывшее в недолгой эксплуатации и не требующее ремонта.	6 – 15
Хорошее	Бывшее в эксплуатации оборудование, полностью отремонтированное, в отличном состоянии.	16 – 35
Удовлетворительное	Бывшее в эксплуатации оборудование, требующее незначительного ремонта или замены деталей (например: подшипники, вкладыши)	36 – 60
Условно пригодное	Бывшее в эксплуатации оборудование, пригодное для дальнейшей эксплуатации, но требующее значительного ремонта.	61 – 80
Неудовлетворительное	Бывшее в эксплуатации оборудование, требующее капитального ремонта или замены основных агрегатов.	81 – 90
Негодное	Дальнейшее использование объекта невозможно или нецелесообразно.	91 – 100

На основании осмотра и Актов состояния, приведенного в Приложении данного отчета, техническое состояние объектов оценки №2 и №3 был признано как «Неудовлетворительное» и для определения физического износа было взято верхнее значение диапазона. Таким образом, К физ, составляет 90% для объектов оценки.

Результаты расчета физического износа по формуле 5.3., а также по таблице 5.3 представлены в таблице 5.4.

Таблица 5.4.

Объект оценки	Износ физический, %
Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40-04 (инвентарный номер:1072)	84,62
Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03 (инвентарный номер:203)	90,00
Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04 (инвентарный номер:206)	90,00

2) Моральный износ

Моральный износ (функциональное устаревание) - относительная потеря стоимости транспортного средства из-за снижения его полезности для осведомленного покупателя под влиянием факторов, к которым относятся достижения научно - технического прогресса в автомобилестроении, ограничения, накладываемые государственным регулированием на производство, импорт, товарные рынки и эксплуатацию транспортных



средств, окончание производства транспортных средств, прекращение производства запасных частей к ним и т.д.

Функциональное устаревание – это потеря стоимости машин и оборудования, вызванная появлением новых технологий. Обычно рассматривают две стороны возможного отличия новой техники от старой или две категории функционального износа: избыток капитальных затрат и избыток производственных затрат.

Функциональное устаревание, обусловленное избытком капитальных затрат, представляет собой результат технологических изменений, появления новых материалов и (или) невозможности оптимально использовать машины и оборудование из-за таких факторов, как неэффективное размещение и компоновка, излишек производственных мощностей, несбалансированность производственного процесса. Этот вид износа возникает, когда эксплуатационная производительность оборудования из-за технических или технологических условий меньше расчетной, т.е. объект недоиспользуется.

Функциональное устаревание, обусловленное избытком производственных затрат, представляет собой результат либо технологических изменений, которые способствуют сокращению себестоимости по сравнению с производственными затратами, либо неэффективности размещения и компоновки, которая увеличивает производственные затраты. Расчет функционального устаревания заключается в сопоставлении эксплуатационных расходов, характерных для оцениваемого объекта и его современного аналога. Анализ различия в расходах позволяет провести расчет потерь, связанных со старой техникой, по сравнению с современным аналогичным оборудованием.

Согласно методике Р - 03112194 - 0376 - 98

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

$$I_M = \sum_{p=1}^4 I_{Mp}, \quad (5.7.)$$

где: I_{rp} — p -ый фактор, учитываемый при определении морального износа транспортного средства, % (см.п.3.2.6 «Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния» Р - 03112194 - 0376 - 98)

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

$$I_{M1} = \begin{cases} 2 * T_{сн} \%, \text{ при } T_{сн} < 10 \text{ лет,} \\ 20 \%, \text{ при } T_{сн} > 10 \text{ лет,} \end{cases} \quad (5.8.)$$

где: $T_{сн}$ - срок, прошедший с даты снятия транспортного средства с производства до даты оценки, лет.

Значение фактора морального износа I_{M2} , учитывает прекращение выпуска запасных частей к транспортному средству (20%);

Значение фактора морального износа I_{M3} учитывает попадание ранее (до даты оценки) транспортного средства в дорожно-транспортное происшествие (5%);

Значение фактора морального износа I_{M4} , учитывает количество владельцев транспортного средства (20%).

Представленные на оценку объекты по своим техническим параметрам, которые могли бы привести к снижению эксплуатационных затрат или повышению потребительских свойств, соответствуют всем современным нормам и качеству. Функциональное устаревание у объектов оценки не выявлено.

3) Внешнее устаревание.

Внешнее устаревание проявляется в потере стоимости, вызванной крупными отраслевыми, региональными, общенациональными или мировыми технологическими, социально-экономическими, экологическими, природно-климатическими условиями и политическими изменениями. Например,



сокращением спроса и предложения на определённый вид продукции, ухудшением качества сырья, рабочей силы, вспомогательных систем, сооружений, коммуникаций, правовыми изменениями, относящимися к законодательству, муниципальным постановлениям, зонированию и административным распоряжениям.

Внешнее устаревание характеризует ущерб, нанесённый стоимости объекта внешними по отношению к нему факторами. Объекты оценки находятся на вторичном рынке у нетипичного продавца (неофициального дилера), что подразумевает такой факт, как нежелание потенциального покупателя приобретать оборудование (пускай и абсолютно новое) уже «распечатанное» из рук нетипичного продавца (неофициального дилера) по цене официального дилера или сервисного продавца. Нередко такому износу применяют термин «психологический» износ.

В первом квартале 2014 г. НРО РОО⁷ провело опрос экспертных мнений о размере значимых величин, используемых в оценочной деятельности. Результаты получились приемлемые, близкие к результатам приводимых в других регионах опросов экспертных мнений.

Опрос проводился методом анкетирования в заочной форме. Предварительного коллективного обсуждения размеров значимых величин не проводилось. Экспертам требовалось определить минимальный и максимальный размер значимых величин при условии, что объект обладает характеристиками, соответствующими сегменту рынка.

В роли экспертов выступили оценщики Новосибирской области, имеющие опыт оценки объектов, относящихся к сегментам рынка, по которым проводился опрос. Результаты представлены в таблице 5.5.

Таблица 5.5

Наименование объекта	Скидка при переходе на вторичный рынок, %		
	мин	макс	среднее
Транспортные средства отечественного производства	6	16	11
Транспортные средства импортного производства	5	15	10
Грузовой транспорт отечественного производства	6	17	11
Грузовой транспорт импортного производства	5	15	10
Спецтехника	5	15	10
Железнодорожный транспорт	6	14	10
Пищевое оборудование	7	18	12
Электрооборудование	7	17	12
Химическое оборудование	8	19	13
Технологическое оборудование	7	18	13
Строительная техника	6	18	12
Станки	8	19	13
Оргтехника	9	30	19

В качестве внешнего устаревания оценщик счёл необходимым применить величину в размере верхнего значения сегмента рынка - 15% (скидка продавца в результате торга и уступки покупателю) переход объекта оценки на вторичный рынок.

Величина накопленного износа определяется по формуле 5.9. и представлена в таблице 5.6:

$$I_{\text{СУМ}} = 1 - (1 - I_{\text{ФИЗ}} / 100) * (1 - I_{\text{ФУНК}} / 100) * (1 - I_{\text{ВН}} / 100) \quad (5.9.)$$

⁷ http://www.noroo.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=488:rezultaty-ekspertnyh-otsenok-velichin-znachimyh-parametrov-ispolzuemyh-v-otsenочноj-deyatelnosti-1kv&catid=20:2010-04-18-04-09-15&Itemid=26



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Результаты по расчету накопленного износа для объектов оценки сведены в таблицу 5.6.

Таблица 5.6.

Инвентарный номер	Наименование объекта	Восстановительная стоимость, руб.	Физический износ, рассчитанный по ф.5.3. и табл.5.3, %	Моральный износ	Внешнее устаревание, %	Накопленный (совокупный) износ, %	Накопленный (совокупный) износ, руб.
1072	Комбинированная дорожная машина, 6921 ТД ДМК-40-04	5000000	84,62	-	15,00	86,93	4 346 283
203	Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03	4745000	90,00	-	15,00	91,50	4 341 675
206	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04	4745000	90,00	-	15,00	91,50	4 341 675

5. Расчет составляющей стоимости неразукомплектованного транспортного средства

Рыночная стоимость $C_{\text{баз под}}$ неразукомплектованного транспортного средства определяем расчетным методом по формуле:

$$C_{\text{баз под}} = C_0 \cdot (1 - (I_n / 100)); \quad (5.10)$$

где C_0 — значение стоимости нового транспортного средства базовой комплектации на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.

Результаты расчета представлены ниже в таблице 5.7.

Таблица 5.7.

Инвентарный номер	Наименование объекта	Восстановительная стоимость, руб.	Накопленный (совокупный) износ, %	Накопленный (совокупный) износ, руб.	Рыночная стоимость неразукомплектованного транспортного средства, руб.
1072	Комбинированная дорожная машина, 6921 ТД ДМК-40-04	5000000	86,93	4 346 283	653 717
203	Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03	4745000	91,50	4 341 675	403 325
206	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04	4745000	91,50	4 341 675	403 325

6. Расчет составляющей рыночной стоимости, учитывающей замены агрегатов (узлов, систем, оборудования) базовой комплектации на аналогичные.

1) При оценке физического износа шин Оценщик руководствуется требованиями «Правил эксплуатации автомобильных шин» НИИАТ; НИИШП. (Утверждены Министерством Транспорта РФ и Министерством промышленности РФ, введены в действие с 1 июля 1997 г.). М. 1997г.

При проведении оценки автотранспортного средства высота рисунка протектора новой шины определяется следующим образом. Сначала устанавливаются модель и типоразмер шин автотранспортного средства по маркировке на боковине шины. В соответствии с методикой, приведенной в Правилах эксплуатации автомобильных шин, определяется тип рисунка протектора шины. Для установленных модели, типоразмера



и рисунка протектора по данным приложения находится числовое значение высоты рисунка протектора новой шины.

Для восстановленных шин высота рисунка протектора принимается равной 80% высоты рисунка протектора новой логичной шины.

Фактическая высота рисунка протектора для каждой и определяется как среднее арифметическое значение измерений в 4 - 6 точках средней части беговой дорожки протектора при помощи глубиномера или штангенциркуля.

Минимально допустимая высота рисунка протектора и по условиям безопасности дорожного движения составляет легковые автомобили - 1,6 мм; грузовые автомобили - 1 мм, автобусы - 2 мм; мотоциклы и мопеды - 0,8 мм. Для прицепов устанавливаются нормы минимально допустимой высоты рисунка протектора шин, аналогичные нормам для шин транспортных средств - тягачей.

Для шин, не пригодных к дальнейшей эксплуатации и восстановлению, устанавливается физический износ, равный 100%.

Срок эксплуатации определяется по дате изготовления шины в соответствии с заводской маркой по ГОСТ-4754-80. Для восстановленных шин дата восстановления указывается на боковине или в плечевой зоне протектора.

Расчет по формуле проводится для каждой шины автотранспортного средства (включая запасное колесо). При этом в формуле каждая шина, с учетом ее стоимости и физического износа, рассматривается отдельно. Стоимость камерной дины равна стоимости шины с камерой. Стоимость восстановленной покрышки равна сумме стоимости восстановительного ремонта и залоговой стоимости покрышки, подлежащей восстановлению.

Так как повреждения и дефекты шин, приобретённые в процессе эксплуатации, отсутствуют, физический износ шин рассчитывается по формуле:

$$I_{ш}^a = \frac{H_{н} - H_{ф}}{H_{н} - H_{доп}} * 100\% + \Delta I_{ш}^{деф} + \Delta I_{ш}^{сз} \quad (5.11.)$$

где:

$H_{ф}$ – фактическая высота рисунка протектора шины на дату оценки, мм

$H_{н}$ – высота рисунка протектора новой шины, мм

$H_{доп}$ – минимальная допустимая высота рисунка протектора, мм

Дополнительный износ шины $\Delta I_{ш}^{деф}$, обусловленный наличием повреждений и дефектов, для различных их видов имеет следующие значения:

выкрашивания, сколы, трещины на протекторе или трещины боковины без обнажения -10%;

местный износ (пятнистость) протектора - 15%.

Расчет дополнительного износа шины $\Delta I_{ш}^{сз}$ (%) определяемого сроком ее эксплуатации, проводится по формуле

$$I_{ш}^{сз} = \begin{cases} 2,5 T_{ш} & \text{при } T_{ш} \leq 2 \text{ года} \\ 7 T_{ш} - 9 & \text{при } T_{ш} \leq 5 \text{ лет} \\ 10,8 T_{ш} - 28 & \text{при } T_{ш} \leq 10 \text{ лет} \end{cases}$$

где $T_{ш}$ - срок эксплуатации шины, годы.



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Таблица 5.8

Показатель	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40-04 (инвентарный номер:1072)	Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03 (инвентарный номер:203)	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04 (инвентарный номер: 206)
<i>Нн</i> - высота рисунка протектора новой шины, мм;	20	20	20
<i>Нф</i> - фактическая высота рисунка протектора шины, мм;	1,0	1,0	1,0
<i>Ндоп</i> - минимально допустимая высота рисунка протектора шины в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации, мм;	1,0	1,0	1,0
$\Delta I_{ш}^{доп}$ Дополнительный износ шины, обусловленный наличием повреждений и дефектов, %	-	-	-
$\Delta I_{ш}^{тз}$ Расчет дополнительного износа шины (определяемого сроком ее эксплуатации), %	5	5	5
<i>Иш</i> - износ шины, %	100	100	100

Расчет составляющей рыночной стоимости, учитывающей замену шин выглядит:

$$C_{ш} = \sum C_{ш} * ((I_{ф} - I_{ш})/100), \quad (5.12.)$$

где

Cш- рыночная стоимость шины.,

Iф- физический износ тс;

Iш- износ шины.

Расчет рыночной стоимости, учитывающей замену шин представлен в таблице

Таблица 5.9

Наименование запасных частей	Кол-во единиц	Цена без учета износа, руб за ед.	Сумма без учета износа, руб	Составляющая Стоимости (<i>C_а</i> * (<i>Iф</i> - <i>Iш</i>)), руб
11.00 R20 (300 R508) Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40-04 (инвентарный номер:1072)	10	11800,00	118000	-18150,26
11.00 R20 (300 R508) Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03 (инвентарный номер:203)	10	11800,00	118000	-5210,55
11.00 R20 (300 R508) Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04 (инвентарный номер: 206)	10	11800,00	118000	-6415,29

2) Фактический срок службы аккумуляторной батареи определяется продолжительностью периода между датой оценки автотранспортного средства и датой ее изготовления, которая известна по маркировке, нанесенной на корпус аккумуляторной батареи сбоку (сверху) или выполненной в виде цифровой набивки на перемычках и выводных клеммах (полюсах). На аккумуляторных батареях иностранного производства



может применяться буквенно-цифровая маркировка даты изготовления, где буква соответствует месяцу, а цифра - году изготовления (например, маркировка А8 обозначает дату изготовления - январь 1998 г.). Аккумуляторные батареи отечественного производства имеют маркировку даты изготовления, состоящую из двух пар цифр, первая из которых обозначает номер месяца, а вторая - год выпуска (например, маркировка 01.98 обозначает дату изготовления - январь 1998 г.). Кроме того, на аккумуляторных батареях отечественного производства может использоваться маркировка, которая принята на импортных аккумуляторных батареях. В качестве дополнительной информации используется маркировка даты изготовления моноблоку (корпуса), которая обычно наносится на его днище.

Срок службы аккумуляторной батареи до замены (списания) рекомендуется принимать равным:

4 годам — при среднегодовом пробеге автотранспортного средства до 40 тыс. км включительно;

3 годам — при среднегодовом пробеге автотранспортного средства более 40 тыс. км.

Износ аккумуляторной батареи рассчитывается по формуле:

$$Иак = \frac{Tак}{Tак^H} \cdot 100, \quad (5.12.)$$

где:

Иак- износ аккумуляторной батареи, %

Tак – возраст аккумуляторной батареи, лет;

Tак(H)- нормальный срок службы аккумуляторной батареи до замены (списания). Лет; Нормальный срок службы аккумуляторной батареи до(списания) замены принимается равным: 4 годам – при среднегодовом пробеге транспортного средства до 40 тыс. км, 3 годам – при среднегодовом пробеге транспортного средства более 40 тыс. км

Таблица 5.10

Показатель	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40-04 (инвентарный номер:1072)	Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03 (инвентарный номер:203)	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04 (инвентарный номер: 206)
<i>Tак</i> - возраст аккумуляторной батареи, лет;	4	4	4
<i>Tак</i> - нормальный срок службы аккумуляторной батареи до замены (списания). лет;	4	4	4
<i>Иак</i> - износ аккумуляторной батареи, %	100	100	100

Расчет составляющей рыночной стоимости, учитывающей замену аккумулятора выглядит:

$$C_{ак} = \sum C_{ак} * ((Иф - Иак)/100), \quad (5.13.)$$

где

Cак- рыночная стоимость аккумулятора.,

Иф- физический износ автомобиля;

Иак- износ аккумулятора.

Расчет рыночной стоимости, учитывающей замену аккумулятора представлен в таблице ниже.

Таблица 5.11

Наименование запасных частей	Кол-во единиц	Цена без учета износа, руб за ед.	Сумма без учета износа, руб	Составляющая Стоимости (Са*(Иф-Иак)), руб
Аккумулятор автомобильный 6СТ-190 Ач STANDART TYUMEN BATTERY(+ -) п.п. Тюмень для Комбинированная дорожная машина , 6921 TD ДМК-40-04	2	11640,00 ⁸	23280,00	-3580,83

⁸ https://auto-mk.ru/catalog/akkumulyatory/tyumen_battery/akkumulyator_avtomobilnyy_6st_190_ach_standart_tyumen_battery_p_p_tyumen/



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

(инвентарный номер:1072)				
Аккумулятор автомобильный 6СТ-190 Ач STANDART TYUMEN BATTERY(+ -) п.п. Тюмень для Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03 (инвентарный номер:203)	2	11640,00	23280,00	-1027,98
Аккумулятор автомобильный 6СТ-190 Ач STANDART TYUMEN BATTERY(+ -) п.п. Тюмень для Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04 (инвентарный номер: 206)	2	11640,00	23280,00	-1265,66

Итоговая составляющая рыночной стоимости, учитывающей замены агрегатов (узлов, систем, оборудования) базовой комплектации на аналогичные представлена в таблице ниже.

Таблица 5.12

Показатель	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40-04 (инвентарный номер:1072)	Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03 (инвентарный номер:203)	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04 (инвентарный номер: 206)
Составляющая рыночной стоимости, учитывающей замену шин	18150,26	5210,55	6415,29
Составляющая рыночной стоимости, учитывающей замену аккумулятора	3580,83	1027,98	1265,66
<i>Итого составляющая рыночной стоимости, учитывающей замены агрегатов (узлов, систем, оборудования) базовой комплектации на аналогичные</i>	21731,09	6238,52	7680,95

7. Расчет составляющей, учитывающей разукomплектацию транспортного средства

Стоимость нового агрегата (узла, системы, элемента) базовой комплектации, отсутствующего на дату оценки на транспортном средстве в результате его разукomплектации (кроме замененных при переоборудовании), определяется в основном рыночным методом, который основывается на определении рыночной стоимости нового агрегата на дату оценки в месте оценки статистическим выборочным методом. В качестве исходной информации при определении рыночной стоимости агрегата могут быть использованы данные торгующих организаций (автомагазинов, дилеров, автосалонов, автоцентров и т.д.), периодических и справочных изданий. Стоимость установки агрегата (узла, системы, элемента) базовой комплектации на дату оценки в месте оценки, отсутствующего на дату оценки на транспортном средстве в результате его разукomплектации, определяется затратным методом на основе составления калькуляций. При отсутствии на транспортном средстве на момент осмотра узлов и агрегатов, входящих в базовую комплектацию, необходимо учесть затраты на их приобретение и установку.

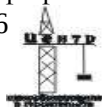
Стоимость оборудования, отсутствующего на дату оценки на транспортном средстве в результате его разукomплектации определяется по формуле:

$$C_{от} = \sum_{i=1}^w C_{i_{сн}} (1 - (И_{ф} / 100) + 3_{i_{уcm}}) \quad (5.14.)$$

где

$C_{i_{сн}}$ - стоимость нового i-го агрегата (узла, системы, элемента) базовой комплектации, отсутствующего на транспортном средстве в результате его разукomплектации (кроме замененных при переоборудовании), на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;

$И_{ф}$ - физический износ автомобиля;



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

$Z_{i \text{ уст}}$ - затраты на установку i -го агрегата (узла, системы, элемента) базовой комплектации, отсутствующего на транспортном средстве в результате его разукomплектации на дату оценки в месте оценки, тыс.руб.;

1. У объекта оценки Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40-04 (инвентарный номер:1072) отсутствующие агрегаты (элементы) и стоимость оборудования, стоимость установки представлены ниже в соответствующих таблицах.

Таблица 5.13. Стоимость ремонтных работ

Номер п/п	Наименование единицы работ	Кол-во нормо/часов	Кол-во единиц	Стоимость нормо/часа, р.	Стоимость работ, р.
1	Установка, крепление Пескоразбрасыватель	5	1	870	4350,00
2	Установка, крепление Боковой отвал	3	1	870	2610,0
3	Установка, крепление Передний отвал	3	1	870	2610,00

Средняя стоимость нормачаса работ в дальневосточном регионе составляет для Автомобиля Камаз: 870 рублей по данным PCA. Источник http://prices.autoins.ru/priceAutoParts/normo_hour.html

Износ комплектующих транспортного средства рассчитывается по формуле:

$$Ики = 100 \cdot (1 - e^{-(\Delta T \cdot T_k + \Delta L \cdot L_k)}), \quad (5.15.)$$

где:

e -	основание натурального логарифма, ($e \approx 2,72$);	
ΔT -	коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) его возраста;	0,11
$T_{ки}$ -	возраст комплектующего изделия (детали, узла и агрегата), лет;	9,00
ΔL -	коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) величины пробега транспортного средства с этим комплектующим изделием;	0,0016
$L_{ки}$ -	пробег транспортного средства с комплектующим изделием (деталью, узлом и агрегатом), тыс. км;	306
$Ики$ -	износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата), %	77,23

Таблица 5.14. Стоимость запчастей

Номер п/п,	Наименование запасных частей	Износ, %	Кол-во единиц	Цена без учета износа, руб	Цена с учетом износа, руб
1	Пескоразбрасыватель	77,23	1	590000	134359,97
2	Боковой отвал	77,23	1	210000	47823,04
3	Передний отвал	77,23	1	240000	54654,90

Таблица 5.15.

Номер п/п,	Агрегаты (элементы) базовой комплектации, отсутствующие на транспортном средстве в результате разукomплектации	Кол-во единиц	Стоимость с учетом износа (руб.) $C_{исн} (1 - Иф/100)$	Затраты на установку (руб.) $Z_{i \text{ уст}}$	Составляющая $C_{исн} (1 - (И_{\phi} / 100) + Z_{i \text{ уст}})$
1	Пескоразбрасыватель	1	134359,97	4350,00	138709,97
2	Боковой отвал	1	47823,04	2610,0	50433,04
3	Передний отвал	1	54654,90	2610,00	57264,90
Итого, руб.					246407,91



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Таким образом, составляющая, учитывающая разуконплектацию для объекта оценки Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40-04 (инвентарный номер:1072) составила – 246407,91 рубль.

2. У объекта оценки Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03 (инвентарный номер:203) отсутствующие агрегаты (элементы) и стоимость оборудования, и затраты на установку представлены ниже в соответствующих в таблицах.

Таблица 5.16. Стоимость ремонтных работ

Номер п/п	Наименование единицы работ	Кол-во нормо/ часов	Кол-во единиц	Стоимость нормо/часа, р.	Стоимость работ, р.
1	Установка, крепление Пескоразбрасыватель	5	1	870	4350,00
2	Установка, крепление Боковой отвал	3	1	870	2610,0
3	Установка, крепление Передний отвал	3	1	870	2610,00

Средняя стоимость нормачаса работ в дальневосточном регионе для Камаз составляет 870 рублей по данным РСА. Источник http://prices.autoins.ru/priceAutoParts/normo_hour.html

Износ комплектующих транспортного средства рассчитывается по формуле (5.15):

e -	основание натурального логарифма, ($e \approx 2,72$);	
ΔT -	коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) его возраста;	0,11
$T_{ки}$ -	возраст комплектующего изделия (детали, узла и агрегата), лет;	15,00
ΔL -	коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) величины пробега транспортного средства с этим комплектующим изделием;	0,0016
$L_{ки}$ -	пробег транспортного средства с комплектующим изделием (деталью, узлом и агрегатом), тыс. км;	510
$I_{ки}$ -	износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата), %	91,51

Таблица 5.17. Стоимость запчастей

Номер п/п,	Наименование запасных частей	Износ, %	Кол-во единиц	Цена без учета износа, руб	Цена с учетом износа, руб
1	Пескоразбрасыватель	91,51	1	590000	50105,09
2	Боковой отвал	91,51	1	210000	17834,01
3	Передний отвал	91,51	1	240000	20381,73

Таблица 5.18.

Номер п/п,	Агрегаты (элементы) базовой комплектации, отсутствующие на транспортном средстве в результате разуконплектации	Кол-во единиц	Стоимость с учетом износа (руб.) $C_{исн} (1 - I_{ф}/100)$	Затраты на установку (руб.) $Z_{уст}$	Составляющая $C_{исн} (1 - (I_{ф}/100) + Z_{уст}$
1	Пескоразбрасыватель	1	50105,09	4350,00	54455,09
2	Боковой отвал	1	17834,01	2610,0	20444,01
3	Передний отвал	1	20381,73	2610,00	22991,73
Итого, руб.					97890,83



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Таким образом, составляющая, учитывающая разукрупнение для объекта оценки Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03 (инвентарный номер:203) составила – 97890,83 рублей.

3. У объекта оценки Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04 (инвентарный номер: 206) отсутствующие агрегаты (элементы) и стоимость оборудования, и затраты на установку представлены ниже в соответствующих в таблицах.

Таблица 5.19. Стоимость ремонтных работ

Номер п/п	Наименование единицы работ	Кол-во нормо/ часов	Кол-во единиц	Стоимость нормо/часа, р.	Стоимость работ, р.
1	Установка, крепление Боковой отвал	3	1	870	2610,0
2	Установка, крепление Передний отвал	3	1	870	2610,00

Средняя стоимость нормочаса работ в дальневосточном регионе для Камаз составляет 870 рублей по данным РСА. Источник http://prices.autoins.ru/priceAutoParts/normo_hour.html

Износ комплектующих транспортного средства рассчитывается по формуле (5.15):

e -	основание натурального логарифма, ($e \approx 2,72$);	
ΔT -	коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) его возраста;	0,11
$T_{ки}$ -	возраст комплектующего изделия (детали, узла и агрегата), лет;	14,00
ΔL -	коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) величины пробега транспортного средства с этим комплектующим изделием;	0,0016
$L_{ки}$ -	пробег транспортного средства с комплектующим изделием (деталью, узлом и агрегатом), тыс. км;	476
$I_{ки}$ -	износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата), %	89,99

Таблица 5.20. Стоимость запчастей

Номер п/п,	Наименование запасных частей	Износ, %	Кол-во единиц	Цена без учета износа, руб	Цена с учетом износа, руб
1	Боковой отвал	89,99	1	210000	21020,70
2	Передний отвал	89,99	1	240000	24023,65

Таблица 5.21.

Номер п/п,	Агрегаты (элементы) базовой комплектации, отсутствующие на транспортном средстве в результате разукрупнения	Кол-во единиц	Стоимость с учетом износа (руб.) $C_{исн} (1 - I_{ф}/100)$	Затраты на установку (руб.) $Z_{уст}$	Составляющая $C_{исн} (1 - (I_{ф}/100) + Z_{уст})$
2	Боковой отвал	1	21020,70	2610,0	23630,70
3	Передний отвал	1	24023,65	2610,00	26633,65
Итого, руб.					50264,35

Таким образом, составляющая, учитывающая разукрупнение для объекта оценки Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-04 (инвентарный номер:206) составила – 50264,35 рублей.



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Составляющие учитывающие разуконплектация транспортного средства для объектов оценки представлены в таблице 5.22.

Таблица 5.22

Инвентарный номер	Наименование объекта	Составляющая, учитывающая разуконплектацию, руб
1072	Комбинированная дорожная машина , 6921 TD ДМК-40-04	246407,91
203	Комбинированная дорожная машина 6921 TC ДМК-40-03	97890,83
206	Комбинированная дорожная машина 6921 TD ДМК-40-04	50264,35-

7. Расчет стоимости устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов

В общем случае стоимость восстановительного ремонта рассчитывается по формуле:

$$C_{B.P} = C_{P.P} + C_M + \frac{1 - I_{\text{физ}}}{100} \cdot C_D, \quad (5.16.)$$

где:

- $C_{P.P}$ - рыночная стоимость ремонтных работ, руб;
- C_M - рыночная стоимость материалов, руб;
- C_D - рыночная стоимость заменяемых деталей, руб;
- $I_{\text{физ}}$ - физический износ деталей, %;
- $C_{B.P}$ - рыночная стоимость восстановительного ремонта, руб.

Размер расходов на запасные части при восстановительном ремонте транспортного средства рассчитывается формуле:

$$P_{з.ч} = \sum_{j=1}^m k_j \cdot C_j^{зч} \cdot \left(1 - \frac{I_j}{100}\right), \quad (5.17.)$$

где:

- k_j - количество наименований комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства;
- m - количество единиц комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) j-го наименования, подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства;
- $C_j^{зч}$ - стоимость новой запасной части j-го наименования, установка которой назначается взамен комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) j-го наименования, подлежащего замене при восстановительном ремонте транспортного средства руб.;
- I_j - износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) j-го;
- $P_{з.ч}$ - расходы на запасные части при восстановительном ремонте транспортного средства руб.

Расчет стоимости устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов не производился.

5.2.2.2 Применение затратного подхода для сейфа и душевой кабины

Для оценки применяем затратный подход, так как имеется достоверная информации о стоимости движимого имущества, идентичного оцениваемому и имеется возможность определения величины износа и устареваний.

Применение затратного подхода заключается в последовательном выполнении следующих действий:

1. Определение восстановительной стоимости объектов оценки.
2. Определение величины накопленного износа объектов оценки.



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

3. Расчет рыночной стоимости объектов оценки, путем вычитания из восстановительной стоимости величины накопленного износа.

Затратный подход основывается на принципе замещения. Для определения восстановительной стоимости движимого имущества обычно используют цену нового имущества идентичного объектам оценки.

для определения восстановительной стоимости применялся метод расчета по цене однородного объекта и индексный метод.

В рамках метода расчета по цене однородного объекта были приняты цены аналогичного оборудования (завод изготовитель, схожая комплектация, производительность), выпускающихся в настоящее время. На основании полученной информации, восстановительную стоимость объектов оценки принимаем как стоимость аналогов.

$$С_{рын.} = С_{нов.} - О,$$

где: $С_{рын.}$ – рыночная стоимость актива (на дату оценки); $С_{нов.}$ – затраты на приобретение (создание) объекта движимого имущества как нового; $О$ – обесценение, вызванное выявленными элементами износа и устаревания: физическим, функциональным, экономическим.

При установлении затрат определяется денежное выражение величины ресурсов, требуемых для создания или производства объекта оценки, либо цены, уплаченной покупателем за объект оценки. В настоящем отчете величина затрат на приобретение (создание) объекта оценки как нового принималась равной сумме затрат на приобретение. Расчет затрат на приобретение (создание) объекта движимого имущества как нового осуществляется в следующей последовательности: ☐ нахождение объекта-аналога имущества, составляющего объект оценки; ☐ определение корректирующего коэффициента; ☐ расчет затрат на приобретение (создание) объекта движимого имущества как нового, с учетом корректирующего коэффициента. Затраты на приобретение (создание) объекта движимого имущества как нового определялись по формуле: $С_{нов.} = С_a \times (1 + К_{тр})$ где: $С_{нов.}$ – затраты на приобретение (создание) объекта движимого имущества как нового; $С_a$ – цена предложения аналога оцениваемого имущества; $К_{тр.}$ – коэффициент, учитывающий затраты на транспортировку, по данным бюллетеня "Индексы цен в строительстве" составляет 1,6%.

Информация о восстановительной стоимости оцениваемого движимого имущества приведена в таблице ниже.

Таблица 5.24 Данные о восстановительной стоимости оцениваемого имущества

Инвентарный номер	Наименование объекта	Цена нового аналога	Источник информации	Коэф. тр	Восстановительная стоимость, округленно, руб	Восстановительная стоимость, округленно, руб.(среднее)
851	Сейф PS-2	60850,00	http://www.safeplus.ru/p-seyf-ps-2-6552/	1,016	61823,60	62147,00
	Сейф PS-2	61486,09	http://www.paramet.ru/p-seyf-ps-2-3996/	1,016	62469,87	
1041	Душевая кабина Artex	21500,00	https://all-cool.ru/catalog/santekhnika/dushevye_kabiny/artex/art_e2_812/	1,016	21844,00	23121,00
	Душевая кабина Artex	25000,00	https://freshsnab.ru/magazin/product/dushevaya-kabina-artex-art-s2-11	1,016	25400,00	
	Душевая кабина Artex	21771,00	https://all-cool.ru/catalog/santekhnika/dushevye_kabiny/artex/art_s2_99/	1,016	22119,34	

Определение накопленного износа сейфа и душевой кабины.

Износ – действительная потеря в стоимости в результате действия факторов. Приводящих к



ухудшению или утрате объекта потребительских свойств.

Величина накопленного износа определяется по формуле:

$$I_{\text{нак}} = 1 - (1 - I_{\text{физ}} / 100) \times (1 - U_{\text{функ}} / 100) \times (1 - U_{\text{вн}} / 100),$$

где: $I_{\text{физ}}$ - физический износ; $U_{\text{фун}}$ - функциональное устаревание; $U_{\text{вн}}$ - внешне устаревание.

По причине, вызывающей износ, различают:

а) физический износ – износ, обусловленный частичной потерей работоспособного состояния техники вследствие эксплуатации или длительного хранения;

б) функциональное устаревание – потеря стоимости машин, оборудования и транспортных средств, вызванная появлением новых технологий;

в) внешнее устаревание – потеря стоимости, обусловленная влиянием внешних факторов, которые воздействуют на предприятие в целом, а не на каждый актив в отдельности или их группу.

Физический износ. Физический износ движимого имущества (машин и оборудования) определяется методами определения коэффициента физического износа.

Методы определения коэффициента физического износа.

Различают следующие группы методов определения коэффициента физического износа:

Экспертные методы (эффективного возраста, экспертизы состояния) – основаны на суждении эксперта или самого оценщика о фактическом состоянии объекта оценки исходя из внешнего вида, условий эксплуатации и других факторов.

Метод эффективного возраста базируется на предположении, что эффективный возраст объекта (возраст, который соответствует физическому состоянию объекта и учитывает возможность его приобретения) так относится к типичному сроку экономической жизни (время, в течение которого объект может приносить прибыль), как накопленный износ - к текущей восстановительной стоимости. В данном отчете был применен этот метод.

Экономико-статистические методы (снижения доходности, стадии ремонтного цикла) – применимы, когда имеется достоверная информация об эксплуатационных и экономических показателях объекта оценки в ретроспективе.

Экспериментально-аналитические методы (снижения потребительских свойств, поэлементного расчета, прямой) требуют проведения испытаний оцениваемого объекта оценки и наличия технико-экономической и технологической документации по оцениваемому объекту оценки. В виду отсутствия вышеперечисленных факторов в настоящем отчете данный метод Оценщиком не используется.

Расчёт физического износа методом экспертизы состояния.

Данный метод предполагает привлечения экспертов для оценки технического состояния объекта при определении степени его физического износа. При этом оценщик может воспользоваться уже имеющейся практикой исследования технического состояния оборудования, которое периодически проводят ремонтные службы предприятий. Обычно такие инспекционные осмотры делают для того, чтобы выяснить, в каком виде ремонта нуждается оборудование. Чтобы эксперты руководствовались едиными критериями оценки износа, составляют специальные оценочные шкалы таблица ниже.



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Таблица 5.25- Справочная таблица для оценки физического износа методом экспертизы состояния*

Состояние оборудования	Характеристика физического состояния	Коэффициент износа, %
Новое	Новое, установленное и еще не эксплуатировавшееся оборудование в отличном состоянии	0 – 5
Очень хорошее	Практически новое оборудование, бывшее в недолгой эксплуатации и не требующее ремонта или замены каких-либо частей	6 – 15
Хорошее	Бывшее в эксплуатации оборудование, полностью отремонтированное или реконструированное, в отличном состоянии	16 – 35
Удовлетворительное	Бывшее в эксплуатации оборудование, требующее некоторого ремонта или замены отдельных мелких частей, таких, как подшипники, вкладыши и др.	36 – 60
Условно пригодное	Бывшее в эксплуатации оборудование в состоянии, пригодном для дальнейшей эксплуатации, но требующее значительного ремонта или замены главных частей, таких, как двигатель, и других ответственных узлов	61 – 80
Неудовлетворительное	Бывшее в эксплуатации оборудование, требующее капитального ремонта, такого, как замена рабочих органов основных агрегатов	81 – 90
Негодное к применению или лом	Оборудование, в отношении которого нет разумных перспектив на продажу, кроме как по стоимости основных материалов, которые можно из него извлечь	91 – 100

Примечание: * - Попеско А.И., "Износ технологических машин и оборудования при оценке их рыночной стоимости", Москва, 2002г

По информации, предоставленной Заказчиком, сейф находится в продолжительной эксплуатации, условно-пригодном состоянии. Местами деформирован. Замок в нерабочем состоянии. Для расчета принимается значение коэффициента износа - 80,0 %. Для душевой кабины принят износ на уровне 80% - состояние условно пригодное, находился в продолжительной эксплуатации.

Функциональное устаревание.

Функциональное устаревание – это потеря стоимости машин и оборудования, вызванная появлением новых технологий. Обычно рассматривают две стороны возможного отличия новой техники от старой или две категории функционального износа: избыток капитальных затрат и избыток производственных затрат.

Функциональное устаревание, обусловленное избытком капитальных затрат, представляет собой результат технологических изменений, появления новых материалов и (или) невозможности оптимально использовать машины и оборудование из-за таких факторов, как неэффективное размещение и компоновка, излишек производственных мощностей, несбалансированность производственного процесса. Этот вид износа возникает, когда эксплуатационная производительность оборудования из-за технических или технологических условий меньше расчетной, т.е. объект недоиспользуется.

Функциональное устаревание, обусловленное избытком производственных затрат, представляет собой результат либо технологических изменений, которые способствуют сокращению себестоимости по сравнению с производственными затратами, либо неэффективности размещения и компоновки, которая увеличивает производственные затраты. Расчет функционального устаревания заключается в сопоставлении эксплуатационных расходов, характерных для оцениваемого объекта и его современного аналога. Анализ различия в расходах позволяет провести расчет потерь, связанных со старой техникой, по сравнению с современным аналогичным оборудованием.

Представленные на оценку объекты по своим техническим параметрам, которые могли бы привести к снижению эксплуатационных затрат или повышению потребительских свойств, соответствуют всем современным нормам и качеству. Функциональное устаревание у объектов оценки не выявлено.

Внешнее устаревание.

Внешнее устаревание проявляется в потере стоимости, вызванной крупными отраслевыми, региональными, общенациональными или мировыми технологическими, социально-экономическими, экологическими, природно-климатическими условиями и политическими изменениями. Например, сокращением спроса и предложения на определённый вид продукции, ухудшением качества сырья, рабочей силы, вспомогательных систем, сооружений, коммуникаций, правовыми изменениями, относящимися к законодательству, муниципальным постановлениям, зонированию и административным распоряжениям.

Внешнее устаревание характеризует ущерб, нанесённый стоимости объекта внешними по отношению к нему факторами. Объекты оценки находятся на вторичном рынке у нетипичного продавца



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

(неофициального дилера), что подразумевает такой факт, как нежелание потенциального покупателя приобретать оборудование (пуск и абсолютно новое) уже «распечатанное» из рук нетипичного продавца (неофициального дилера) по цене официального дилера или сервисного продавца. Нередко такому износу применяют термин «психологический» износ.

В рамках расчета внешнего устаревания учтено обесценение в результате перехода на вторичный рынок. Скидка к стоимости имущества, связанная с потерей заводской гарантии и других рисков, возникающих при переходе имущества на вторичный рынок, определяется исходя из степени ликвидности имущества. Методология расчета и диапазоны скидок в зависимости от степени ликвидности имущества приведены в журнале "Вопросы оценки" (№1 2010, стр. 53, статья "Метод определения степени снижения стоимости движимого имущества, после продажи на первичном рынке", А.Н. Фоменко, канд. тех. наук). Диапазоны скидок в зависимости от степени ликвидности приведены в следующей таблице.

Таблица 5.25

Параметр	Скидка при переходе на вторичный рынок					
	Степень ликвидности					
	Высокая	Выше средней	Средняя	Ниже средней	Низкая	Неликвидное
Бальная оценка ликвидности	—	20-26	12-20	8-12	Менее 8	—
Коэффициент эластичности	3	1,8	1,5	1	0,5	0,1-0
Скидка при переходе на вторичный рынок (диапазон), %	10	15-17	17-20	23-30	36-60	65-100

Ликвидность имущества по вышеуказанной методологии выражается в баллах. Шкала (в баллах) приведена ниже в таблице.

Таблица 5.26

Определение ликвидности в баллах				
№ п/п	Факторы	Признаки	Кол-во баллов	Сумма баллов
1	Совокупный износ на дату оценки, %	до 5	4	—
		от 6 до 15	5	—
		16-35	3	—
		36-60	1	—
		61-80	-1	—
		81 и более	-5	-5
2	Количество потенциальных потребителей в регионе	Много	4	4
		Несколько	2	—
		Мало, отсутствует	-1	—
3	Наличие и количество организаций, торгующих аналогичным оборудованием в регионе	Много	3	3
		Несколько	2	—
		Отсутствует	1	—
4	Полнота ценовой и другой информации о данном оборудовании и информационных источниках	Много	2	—
		Несколько	1	1
		Отсутствует	0	—
5	Степень уникальности оборудования	Да	0	—
		Нет	1	1
6	Требования к условиям среды в специализированном помещении для размещения оборудования	Повышенные	-2	—
		Средние	1	—
		Отсутствуют	2	2
7	Возможность реализации оборудования по отдельным частям	Да	1	—
		Нет	0	0
8	Процент затрат на демонтаж, транспортировку, последующий монтаж и наладку от стоимости оборудования, %	До 10	4	—
		от 10 до 61	0	—
		61 и более	-3	-3
9	Экономическое состояние отрасли-пользователя	Рост	5	—
		Стабильное	3	3
		Стагнация	-5	—
—	Итого	—	—	6
—	Степень ликвидности	—	—	низкая
—	Скидка при переходе на вторичный рынок, доли	—	—	0,48

Накопленный износ: $I_{\text{СУМ}} = 1 - (1 - I_{\text{ФИЗ}} / 100) * (1 - I_{\text{ФУНК}} / 100) * (1 - I_{\text{ВН}} / 100)$



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Результаты по расчету накопленного износа для объектов оценки сведены в таблицу ниже

Таблица 5.27

Инвентарный номер	Наименование объекта	Физический износ, %	Моральный износ	Внешнее устаревание, %	Накопленный (совокупный) износ, %
851	Сейф PS-2	80,00	-	48,00	89,6
1041	Душевая кабина	80,00	-	48,00	89,6

Расчет накопленного износа приведен в таблице 6.3.

5.2.3 Расчет рыночной стоимости объектов оценки в рамках затратного подхода

Определение рыночной стоимости объектов оценки по затратному подходу приведено в таблице 5.28.,5.29.

Транспортные средства. Таблица 5.28

Инвентарный номер	Наименование объекта	Восстановительная стоимость, руб.	Накопленный износ, руб.	Составляющие, учитывающие стоимости замены агрегатов базовой комплектации, установку отсутствующих элементов в результате разукрупнения, устранения отказов, неисправностей, эксплуатационных дефектов ⁹	Рыночная стоимость, полученная затратным подходом (округленно), руб.
1072	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40-04	5000000	4 346 283	268 139,00	385 578,00
203	Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03	4745000	4 341 675	104 129,36	299 196,00
206	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04	4745000	4 341 675	57 945,30	345 380,00

Сейф, душевая кабина. Таблица 5.29

Инвентарный номер	Наименование объекта	Восстановительная стоимость, руб.	Накопленный износ, руб.	Рыночная стоимость, полученная затратным подходом (округленно), руб.
851	Сейф PS-2	62147,00	55683,00	6 463,00
1041	Душевая кабина	23121,00	20717,00	2 405,00

5.3. Сравнительный подход

5.3.1. Описание процесса оценки объекта оценки в части применения сравнительного подхода

Применение сравнительного подхода заключается в последовательном выполнении следующих действий:

1. изучение рынка цен сделок (за неимением таковых, цен предложений о продаже) тех объектов, которые наиболее сопоставимы с оцениваемым объектом;

⁹ Использование алгоритма по определению остаточной стоимости транспортного средства обосновано нормативным документом Р-03112194-0376-98 "Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния" НИИАТ -1999 г.



2. сбор и проверка информации по каждому отобранному объекту (объекту-аналогу) о цене продажи и запрашиваемой цене, физических характеристиках, техническому состоянию и других ценообразующих факторах;

3. анализ и сравнение каждого объекта-аналога с объектом оценки по времени продажи, физическим характеристикам, и др. ценообразующим факторам;

4. в случае использования в расчётах цены предложения, необходимо произвести корректировку на торг, который будет иметь место при совершении сделки купли-продажи участвующих расчётах объектов-аналогов;

5. корректировка цен продажи или запрашиваемой цены по каждому объекту-аналогу в соответствии с имеющимися различиями между ним и оцениваемым объектом по ценообразующим факторам в соответствии с величинами корректировок;

6. скорректировав стоимость по всем объектам-аналогам в соответствии с их различиями по ценообразующим факторам с объектом оценки, получаем рыночную стоимость каждого объекта-аналога.

7. расчёт итоговой стоимости объекта оценки.

В рамках сравнительного подхода можно выделить два метода:

- метод моделирования рыночного ценообразования;
- метод прямого сравнения продаж.

Метод моделирования рыночного ценообразования, предусматривает построение линейных или мультипликативных зависимостей соответственно типа (5.18) или (5.19) путем статистической обработки достаточно большого массива данных о состоявшихся сделках с объектами сравнения:

$$P^* = p_1 \cdot (1 + \sum_{j=1}^k a_j \cdot X_j); \quad p_1 = p_{ej} \cdot f_{ej}; \quad a_j = \frac{p_j}{p_{ej}}; \quad X_j = \frac{f_j}{f_{ej}}; \quad (5.18)$$

$$P^* = p_p \cdot \prod_{j=1}^k (a_j)^{X_j}; \quad p_p = p_{ej} \cdot f_{ej}; \quad a_j = \frac{p_j}{p_{ej}}; \quad X_j = \frac{f_j}{f_{ej}}; \quad (5.19)$$

где: P^* - рыночная стоимость (равновесная цена); f_j - элемент сравнения; f_j и f_{ej} - количественные характеристики j -го фактора сравнения соответственно для любого объектов сравнения и для некоторого специально подобранного «эталонного» объекта; $p_j = P_{fj}/f_j$ - удельная характеристика ценности фактора единицы измерения, где P_{fj} - цена j -го фактора размером f_j .

Метод моделирования рыночного ценообразования требует весьма больших затрат ресурсов, поэтому он применяется он лишь в массовой оценке и в данном отчете не используется.

Метод прямого сравнения продаж опирается на анализ цен небольшого числа рыночных сделок с объектами сравнения, отобранными по признаку наибольшей близости к объекту оценки не только набором (как в методе моделирования рыночного ценообразования), но и величинами характеристик ценообразующих факторов. При этом объекты сравнения отбираются для анализа из числа объекта, имеющих функциональное назначение, аналогичное назначению объектов оценки и соответствующее принципу наилучшего и наиболее эффективного использования данного типа объектов недвижимости.

В данном отчете используется метод прямого сравнения продаж.

Метод прямого сравнения продаж применяется, когда существует достоверная и доступная для анализа информация о ценах и характеристиках объектов-аналогов. Применение метода заключается в последовательном выполнении следующих действий:

- изучение рынка цен сделок (за неимением таковых, цен предложений о продаже) тех объектов, которые наиболее сопоставимы с оцениваемым объектом;
- сбор и проверка информации по каждому отобранному объекту (объекту-аналогу) о цене продажи и запрашиваемой цене, физических характеристиках, техническому состоянию и других ценообразующих факторах;



- анализ и сравнение каждого объекта-аналога с объектом оценки по времени продажи, физическим характеристикам, и др. ценообразующим факторам;
- в случае использования в расчётах цены предложения, необходимо произвести корректировку на торг, который будет иметь место при совершении сделки купли-продажи участвующих расчётах объектов-аналогов;
- корректировка цен продажи или запрашиваемой цены по каждому объекту-аналогу в соответствии с имеющимися различиями между ним и оцениваемым объектом по ценообразующим факторам в соответствии с величинами корректировок;
- скорректировав стоимость по всем объектам-аналогам в соответствии с их различиями по ценообразующим факторам с объектом оценки, получаем рыночную стоимость каждого объекта-аналога.
- расчёт итоговой стоимости объекта оценки.

5.3.2. Расчёт стоимости объекта оценки методом сравнения продаж

Отбор объектов-аналогов

На дату оценки были выбраны транспортные средства наиболее схожие по характеристикам для объектов оценки (см. Таблицы ниже и Приложение к данному отчету).

Исходя из информации, предоставленной продавцами, данные транспортные средства имеют нормальное состояние двигателя и ходовой части, то есть их эксплуатация не несет угрозу безопасности движения, основные конструктивные элементы находятся в исправном состоянии. Следует заметить, что объекты аналоги, как и объект оценки, находятся в эксплуатации и, скорее всего, имеют мелкие дефекты кузова (царапины, сколы, потертости).

Проанализировав предложения о продаже автомобилей автотранспортных средств на интернет-сайтах: www.drom.ru, www.auto.ru, www.avito.ru - были подобраны объекты-аналоги.

При корректировке цен объектов сравнения все поправки делаются от объекта сравнения к объекту оценки.

Применяемые корректировки.

В оценочной практике принято выделять основные элементы сравнения, которые должны анализироваться в обязательном порядке:

- право собственности;
- условия финансирования;
- условия продажи;
- условия рынка;
- местоположение;
- техническое состояние;
- технические характеристики;
- характер использования;
- прочие характеристики

Были проанализированы предложения о продаже объектов оценки. Подобранные в качестве аналогов транспортные средства по ряду параметров отличаются от оцениваемых. Следовательно, внесены необходимые корректировки в стоимость аналогов. В отчете были применены стандартный алгоритм определения корректировок на ценообразующие факторы.

1. *Корректировка на торг.* Как правило, цена продажи транспортного средства, завышена на 10-20%. Корректировка на торг 15 % учитывает скидку продавца в результате торга и уступки покупателю. Данная корректировка определена методом опроса продавцов автотранспорта на вторичном рынке городов в Российской Федерации, на сайтах <http://avito.ru>, <http://www.drom.ru>, статистической информации.

2. *Корректировка на вид прав* не делалась, так как все объекты сравнения аналогичны объекту оценки.

3. *Корректировка на условия финансирования* не брались во внимание, поскольку используемые в расчётах стоимости являлись ценами предложения.



4. *Корректировка на тип транспортного средства.* Корректировка для всех аналогов составила 0%, так все аналоги по типу ТС аналогичны объекту оценки.

5. *Корректировки условия продажи* не брались во внимание, поскольку используемые в расчётах стоимости являлись ценами предложения

6. *Корректировка на условия рынка* учитывает, прежде всего, изменение рыночных условий, происходящих с течением времени. Основными факторами, изменяющими рыночные условия, являются инфляция и дефляция, изменение налогового и других законодательств, изменения в предложении и спросе. Все объекты-аналоги выставлены на продажу в аналогичном периоде, таким образом, для всех аналогов корректировка – 0%.

7. *Корректировка пробег по России.* Все аналоги имеют пробег по России, как и объект оценки. Корректировка не применялась.

8. *Корректировка на износ* - при подборе аналогов учитывается возраст, пробег и состояние оцениваемых ТС (а, следовательно, и степень износа). Фактический возраст и пробег оцениваемого ТС и аналогов отличается.

Физический износ движимого имущества определяется методами определения коэффициента физического износа.

Различают следующие группы методов определения коэффициента физического износа:

- Экспертные
- Экономико-статистические
- Экспериментально-аналитические

Для объекта оценки износ был определен в соответствии с книгой Ю.В. Андрианова «Оценка автотранспортных средств». Которая соответствует методике Р-03112194-0376-98 МИНТРАНС РФ.

Значения и процесс определения физического износа для оцениваемых транспортных средств представлен в разделе, описывающем затратный подход. Оценщик, опираясь на имеющуюся информацию, определил износ аналогов расчётным методом с учётом возраста и пробега по методике отраженной в затратном подходе¹⁰.

Корректирующий коэффициент на состояние определялся как разность между физическим износом объекта оценки и аналога. Расчёт поправки на техническое состояние производится по формуле (5.20):

$$П_{тс} = (1 - И_о) / (1 - И_а), \quad (5.20)$$

где:

$П_{тс}$ - поправка на техническое состояние;

$И_о$ - физический износ объекта оценки;

$И_а$ - физический износ аналога доля единицы.

9. *Корректировка на местоположение.* Все Аналоги, как и объекты оценки представлены на вторичном рынке транспортных средств в России, корректирующий коэффициент не применялся.

10. *Корректировка на параметр.* Производилась корректировка показателя мощности.

11. *Корректировка на тип двигателя.* Аналоги, так и объекты оценки имеют идентичный тип двигателя. Корректировка не требуется.

12. *Корректировка на владельца.* Так как объект оценки эксплуатировался юр.лицом и более интенсивной эксплуатации объекта, то был принят понижающий коэффициент.

13. *Корректировка на дополнительное оборудование.* Наличия дополнительного оборудования не установлено. Коэффициент не применялся.

Путём внесения корректировок в стоимость объектов-аналогов рассчитывается скорректированная стоимость продажи. Итоговая стоимость за объект оценки определяется с учётом удельных весов. Расчёт весов осуществляется следующим способом:

¹⁰ Расчёт физического износа с учётом возраста и пробега автотранспортного средства с начала эксплуатации согласно методике оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния Р-03112194-0376-98 МИНТРАНС РФ Москва 1999 г.



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

1. рассчитывается величина обратная отношению абсолютных величин корректировок по n-ому аналогу к первоначальной цене продажи n-ого аналога.

2. находится сумма значений, определяемых в 1 пункте по всем аналогам.

3. вес каждого аналога определяется как отношение величины показателя каждого аналога, рассчитанного в п.1 к величине показателя, рассчитанного по пункту 2.

Таким образом, чем меньше общая величина корректировок, вносимых в цену продажи объекта-аналога, тем больше будет удельный вес данного аналога.

Дополнительно рассчитывается показатель общей чистой коррекции по каждому аналогу путём суммирования всех корректировок, который соотносится с первоначальным значением стоимости для определения величины отклонений от первоначального значения.

Расчет рыночной стоимости объектов оценки представлен в таблицах 5.30., 5.31., 5.32, ниже.

1.

Инвентарный номер	Наименование ТС, марка	Регистрационный знак	Год выпуска
1072	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40-04	B491BH14	2008
Длительность эксплуатации, лет.(Тф)			9,00
Пробег за время эксплуатации, тыс. км (Lф), в тыс. км, с точностью до одного десятичного знака.			306,0
$0,14 \times Tф + 0,002 \times Lф$			1,87
Итс-			84,62%

Таблица 5.30. Расчёт рыночной стоимости объекта оценки сравнительным подходом

Сравнимые параметры	Объект оценки	Сравнимые продажи			
		Объект 1	Объект 2	Объект 3	Объект 4
Марка, модель ТС	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40
Источник информации		https://exkavator.ru/trade/lot/334919/2002-kormz_dmk-40.html	https://spec.drom.ru/moskva/municipal/kdm-kombinirovannaja-dorozhnaja-mashina-na-kamaz-47064107.html	http://www.kormz.ru/products/?id=7	www.zavodmash.com
Год выпуска	2008	2002	2016	2016	2016
Длительность эксплуатации, лет. (Тф)	9,00	15,00	1,00	1,00	1,00
Пробег за время эксплуатации, тыс. км (Lф)	306	510	0	0	0
Цена предложения, (Руб.)		400 000,00	4 800 000,00	5 000 000,00	4 230 000,00
Условия продажи		торг	торг	торг	торг
1. Корректировка на		15%	15%	15%	15%



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

цену предложения, (%)					
Корректировка на торг, руб.		-60 000	-720 000	-750 000	-634 500
Скорректированная стоимость, (Руб.)		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00
2. Имущественные права	Собственность	Собственность	Собственность	Собственность	Собственность
Корректировка на вид прав, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00
3. Условия финансирования	Рыночные	Рыночные	Рыночные	Рыночные	Рыночные
Корректировка на условия финансирования, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00
4. Тип автомобиля	Специальный	Специальный	Специальный	Специальный	Специальный
Корректировка на тип автомобиля, руб.		0	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000	4 080 000	4 250 000	3 595 500
5. Условия продажи	Типичные	Типичные	Типичные	Типичные	Типичные
Корректировка на условия продажи, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00
6. Условия рынка (дата продажи)	Март 2017	Март 2017	Март 2017	Март 2017	Март 2017
Корректировка на условия рынка, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00
7. Пробег по России	Есть	Есть	Нет	Нет	Нет
Корректировка на пробег по России, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная стоимость, руб.		340 000	4 080 000	4 250 000	3 595 500
Для оцениваемого автомобиля по таблице 2 методики Р-03112194-0376-98 МИНТРАНС РФ принимаем вид функции		3,120	0,140	0,140	0,140
$0,14 \times T\phi + 0,002 \times L\phi$					
8. Физический износ (Итс), (%), по таб.5.2 и 5.3		95,58%	2,50%	2,50%	2,50%



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Корректировка учитывающая физический износ с учётом возраста и пробега автотранспортного средства с начала эксплуатации		3,48	0,16	0,16	0,16
Корректировка на износ, руб.		844 346	-3 436 340	-3 579 521	-3 028 275
Скорректированная стоимость, (Руб.)		1 184 346	643 660	670 479	567 225
9. Местоположение	Россия	Россия	Россия	Россия	Россия
Корректировка на местоположение, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		1 184 346	643 660	670 479	567 225
10. Параметр (мощность, л.с)	280	260	300	280	300
Корректировка на параметр, руб.		55 664,24	-30 316,37	0,00	-26 716,30
Скорректированная цена, руб.		1 240 010	613 343	670 480	540 509
11. Тип двигателя	Дизель	Дизель	Дизель	Дизель	Дизель
Корректировка на тип двигателя, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная стоимость, руб.	\	1 240 010	613 343	670 480	540 509
12. Владелец	Юр.лицо	Юр.лицо	Юр.лицо	Юр.лицо	Юр.лицо
Корректировка на владельца, руб.		0	0	0	0
Скорректированная стоимость, руб.		1 240 010	613 343	670 480	540 509
13. Корректировка на дополнительное оборудование, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная стоимость, руб.		1 240 010	613 343	670 480	540 509
Общая поправка в руб.	Общая чистая коррекция	840 010	-4 186 657	-4 329 520	-3 689 491
Общая поправка в %		210,00	-87,22	-86,59	-87,22
Общая поправка в руб.	Общая валовая коррекция	960 010	4 186 657	4 329 522	3 689 491
Общая поправка в %		240,00	87,22	86,59	87,22
	0,04	0,004	0,011	0,012	0,011
	1,00	0,1078	0,2967	0,2988	0,2967
Стоимость объекта оценки по сравнительному подходу, с учётом корректировок, округлённо, составляет, руб.		676 400			



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Полученное значение стоимости, считается достоверным при условии, что выборка значений стоимости транспортного средства однородна. Совокупность значений стоимости в выборке считается однородной при значении коэффициента вариации не более 0,35-0,4 рассчитывается по формуле 5.21:

$$v = \frac{n_k \sqrt{\frac{\sum_{r=1}^k \left(C_r^{nod} - \frac{\sum_{r=1}^k C_r^{nod}}{k} \right)^2}{k-1}}}{\frac{\sum_{r=1}^k C_r^{nod}}{k}} \quad (5.21.)$$

$n_k = 1,0853$ - принимаем для объёма выборки равным 4¹¹
 v составило 0,39 - что удовлетворяет требованию однородности выборки.

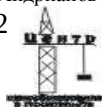
2.

Инвентарный номер	Наименование ТС, марка	Регистрационный знак	Год выпуска
203	Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03	Т346КН14	2002
Длительность эксплуатации, лет.(Тф)			15,00
Пробег за время эксплуатации, тыс. км (Lф), в тыс. км, с точностью до одного десятичного знака.			510,0
0,14 x Тф + 0,002 x Lф			3,12
Итс-			95,58%

Таблица 5.31. Расчёт рыночной стоимости объекта оценки сравнительным подходом

Сравнимые параметры	Объект оценки	Сравнимые продажи			
		Объект 1	Объект 2	Объект 3	Объект 4
Марка, модель ТС	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40
Источник информации		https://exkavator.ru/trade/lot/334919/2002-kormz_dmk-40.html	https://spec.drom.ru/moskva/municipal/kdm-kombinirovannaja-dorozhnaja-mashina-na-kamaz-47064107.html	http://www.kormz.ru/products/?id=7	www.zavodmash.com
Год выпуска	2002	2002	2016	2016	2016
Длительность эксплуатации, лет. (Тф)	14,00	15,00	1,00	1,00	1,00
Пробег за время эксплуатации, тыс. км	510	510	0	0	0

¹¹ Андрианов Ю.В. Оценка автотранспортных средств, Монография. — М.: Дело, 2006. — 410 с. (табл.3.2.); методика Р-03112194-0377-98.



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

(Lф)					
Цена предложения, (Руб.)		400 000,00	4 800 000,00	5 000 000,00	4 230 000,00
Условия продажи		торг	торг	торг	торг
1. Корректировка на цену предложения, (%)		15%	15%	15%	15%
Корректировка на торг, руб.		-60 000	-720 000	-750 000	-634 500
Скорректированная стоимость, (Руб.)		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00
2. Имущественные права	Собственность	Собственность	Собственность	Собственность	Собственность
Корректировка на вид прав, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00
3. Условия финансирования	Рыночные	Рыночные	Рыночные	Рыночные	Рыночные
Корректировка на условия финансирования, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00
4. Тип автомобиля	Специальный	Специальный	Специальный	Специальный	Специальный
Корректировка на тип автомобиля, руб.		0	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000	4 080 000	4 250 000	3 595 500
5. Условия продажи	Типичные	Типичные	Типичные	Типичные	Типичные
Корректировка на условия продажи, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00
6. Условия рынка (дата продажи)	Март 2017	Март 2017	Март 2017	Март 2017	Март 2017
Корректировка на условия рынка, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00
7. Пробег по России	Есть	Есть	Нет	Нет	Нет
Корректировка на пробег по России, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная стоимость, руб.		340 000	4 080 000	4 250 000	3 595 500
Для оцениваемого автомобиля по таблице 2 методики Р-03112194-0376-98		3,120	0,140	0,140	0,140



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

МИНТРАНС РФ принимает вид функции					
0,14 x Tф + 0,002 x Lф					
8. Физический износ (Итс), (%), по таб.5.2 и 5.3		95,58%	2,50%	2,50%	2,50%
Корректировка учитывающая физический износ с учётом возраста и пробега автотранспортного средства с начала эксплуатации		1,00	0,05	0,05	0,05
Корректировка на износ, руб.		0	-3 895 219	-4 057 520	-3 432 662
Скорректированная стоимость, (Руб.)		340 000	184 781	192 480	162 838
9. Местоположение	Россия	Россия	Россия	Россия	Россия
Корректировка на местоположение, руб.		0	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000	184 781	192 480	162 838
10. Параметр (мощность, л.с)	260	260	300	280	300
Корректировка на параметр, руб.		0,00	-17 609,61	-9 739,49	-15 518,47
Скорректированная цена, руб.		340 000	167 171	182 740	147 320
11. Тип двигателя	Дизель	Дизель	Дизель	Дизель	Дизель
Корректировка на тип двигателя, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная стоимость, руб.		340 000	167 171	182 740	147 320
12. Владелец	Юр.лицо	Юр.лицо	Юр.лицо	Юр.лицо	Юр.лицо
Корректировка на владельца, руб.		0	0	0	0
Скорректированная стоимость, руб.		340 000	167 171	182 740	147 320
13. Корректировка на дополнительное оборудование, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная стоимость, руб.		340 000	167 171	182 740	147 320
Общая поправка в руб.	Общая чистая коррекция	-60 000	-4 632 829	-4 817 260	-4 082 680
Общая поправка в %		-15,00	-96,52	-96,35	-96,52
Общая поправка в руб.	Общая валовая коррекция	60 000	4 632 829	4 817 260	4 082 680
Общая поправка в %		15,00	96,52	96,35	96,52
	0,04	0,07	0,01	0,01	0,01



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

	1,00	0,6819	0,1060	0,1062	0,1060
Стоимость объекта оценки по сравнительному подходу, с учётом корректировок, округлённо, составляет, руб.	284 600				

Полученное значение стоимости, считается достоверным при условии, что выборка значений стоимости транспортного средства однородна. Совокупность значений стоимости в выборке считается однородной при значении коэффициента вариации не более 0,35-0,4 рассчитывается по формуле :

$$v = \frac{n_k \sqrt{\frac{\sum_{r=1}^k \left(C_r^{nod} - \frac{\sum_{r=1}^k C_r^{nod}}{k} \right)^2}{k-1}}}{\frac{\sum_{r=1}^k C_r^{nod}}{k}}$$

$n_k = 1,0853$ - принимаем для объёма выборки равным 4¹²

v составило 0,39 - что удовлетворяет требованию однородности выборки.

3.

Инвентарный номер	Наименование ТС, марка	Регистрационный знак	Год выпуска
206	Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03	T342KH14	2003
Длительность эксплуатации, лет.(Тф)			14,00
Пробег за время эксплуатации, тыс. км (Lф), в тыс. км, с точностью до одного десятичного знака.			476,0
0,014 x Тф + 0,002 x Lф			2,91
Итс-			95,58%

Таблица 5.32. Расчёт рыночной стоимости объекта оценки сравнительным подходом

Сравнимые параметры	Объект оценки	Сравнимые продажи			
		Объект 1	Объект 2	Объект 3	Объект 4
Марка, модель ТС	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40	Комбинированная дорожная машина, 6921 TD ДМК-40
Источник информации		https://exkavator.ru/trade/lot/334919/2002-kormz_dmk-40.html	https://spec.drom.ru/moskva/municipal/kdm-kombinirovannaja-dorozhnaja-mashina-na-kamaz-47064107.html	http://www.kormz.ru/products/?id=7	www.zavodmash.com

¹² Андрианов Ю.В. Оценка автотранспортных средств, Монография. — М.: Дело, 2006. — 410 с. (табл.3.2.); методика Р-03112194-0377-98.



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

Год выпуска	2003	2002	2016	2016	2016
Длительность эксплуатации, лет. (<i>Tф</i>)	13,00	15,00	1,00	1,00	1,00
Пробег за время эксплуатации, тыс. км (<i>Lф</i>)	476	510	0	0	0
Цена предложения, (Руб.)		400 000,00	4 800 000,00	5 000 000,00	4 230 000,00
Условия продажи		торг	торг	торг	торг
1. Корректировка на цену предложения, (%)		15%	15%	15%	15%
Корректировка на торг, руб.		-60 000	-720 000	-750 000	-634 500
Скорректированная стоимость, (Руб.)		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00
2. Имущественные права	Собственность	Собственность	Собственность	Собственность	Собственность
Корректировка на вид прав, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00
3. Условия финансирования	Рыночные	Рыночные	Рыночные	Рыночные	Рыночные
Корректировка на условия финансирования, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00
4. Тип автомобиля	Специальный	Специальный	Специальный	Специальный	Специальный
Корректировка на тип автомобиля, руб.		0	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000	4 080 000	4 250 000	3 595 500
5. Условия продажи	Типичные	Типичные	Типичные	Типичные	Типичные
Корректировка на условия продажи, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00
6. Условия рынка (дата продажи)	Март 2017	Март 2017	Март 2017	Март 2017	Март 2017
Корректировка на условия рынка, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная		340 000,00	4 080 000,00	4 250 000,00	3 595 500,00



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

цена, руб.					
7. Пробег по России	Есть	Есть	Нет	Нет	Нет
Корректировка на пробег по России, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная стоимость, руб.		340 000	4 080 000	4 250 000	3 595 500
Для оцениваемого автомобиля по таблице 2 методики Р-03112194-0376-98 МИНТРАНС РФ принимаем вид функции		3,120	0,140	0,140	0,140
$0,14 \times T\phi + 0,002 \times L\phi$					
8. Физический износ (Итс), (%), по таб.5.2 и 5.3		95,58%	2,50%	2,50%	2,50%
Корректировка учитывающая физический износ с учётом возраста и пробега автотранспортного средства с начала эксплуатации		1,23	0,06	0,06	0,06
Корректировка на износ, руб.		78 612	-3 852 495	-4 013 016	-3 395 012
Скорректированная стоимость, (Руб.)		418 612	227 505	236 984	200 488
9. Местоположение	Россия	Россия	Россия	Россия	Россия
Корректировка на местоположение, руб.		0	0,00	0,00	0,00
Скорректированная цена, руб.		418 612	227 505	236 984	200 488
10. Параметр (мощность, л.с)	260	260	300	280	300
Корректировка на параметр, руб.		0,00	-21 681,18	-11 991,38	-19 106,54
Скорректированная цена, руб.		418 612	205 823	224 992	181 382
11. Тип двигателя	Дизель	Дизель	Дизель	Дизель	Дизель
Корректировка на тип двигателя, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная стоимость, руб.		418 612	205 823	224 992	181 382



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

12. Владелец	Юр.лицо	Юр.лицо	Юр.лицо	Юр.лицо	Юр.лицо
Корректировка на владельца, руб.		0	0	0	0
Скорректированная стоимость, руб.		418 612	205 823	224 992	181 382
13. Корректировка на дополнительное оборудование, руб.		0,00	0,00	0,00	0,00
Скорректированная стоимость, руб.		418 612	205 823	224 992	181 382
Общая поправка в руб.	Общая чистая коррекция	18 612	-4 594 177	-4 775 008	-4 048 618
Общая поправка в %		4,65	-95,71	-95,50	-95,71
Общая поправка в руб.	Общая валовая коррекция	138 612	4 594 177	4 775 008	4 048 618
Общая поправка в %		34,65	95,71	95,50	95,71
	0,04	0,03	0,01	0,01	0,01
	1,00	0,4792	0,1735	0,1739	0,1735
Стоимость объекта оценки по сравнительному подходу, с учётом корректировок, округлённо, составляет, руб.		306 900			

Полученное значение стоимости, считается достоверным при условии, что выборка значений стоимости транспортного средства однородна. Совокупность значений стоимости в выборке считается однородной при значении коэффициента вариации не более 0,35-0,4 рассчитывается по формуле :

$$v = \frac{n_k \sqrt{\frac{\sum_{r=1}^k \left(C_r^{nod} - \frac{\sum_{r=1}^k C_r^{nod}}{k} \right)^2}{k-1}}}{\frac{\sum_{r=1}^k C_r^{nod}}{k}}$$

$n_k = 1,0853$ - принимаем для объёма выборки равным 4¹³

v составило 0,39 - что удовлетворяет требованию однородности выборки.

5.3.3. Расчет стоимости устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов

Расчет корректировки на стоимость устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов на дату оценки в месте оценки рассчитывается исходя из следующих нормативных документов:

- Методика Р-03112194-0377-98 МИНТРАНС РФ Москва 1999 г.
- Методическое руководство РД 37.009.015-98 с изменениями №1,2,3 Москва 2001г.

¹³ Андрианов Ю.В. Оценка автотранспортных средств, Монография. — М.: Дело, 2006. — 410 с. (табл.3.2.); методика Р-03112194-0377-98.



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

- Методика Р-03112194-0376-98 (с изм., внесенными письмом Минтранса РФ от 21.02.2005 N 02-ЕМ-5/203-ис)
- Андрианов Ю.В. «Оценка автотранспортных средств», Москва, Издательство «Дело», 2002.
- Андрианов Ю.В. «Экспертиза транспортных средств при ОСАГО», Москва, РИО МАОК, 2008.
- Трудоемкости работ автомобилей объектов оценки.
- Нормы расхода основных и вспомогательных материалов для технического обслуживания и ремонта объектов оценки.

В общем случае стоимость восстановительного ремонта рассчитывается по формуле представленной в затратном подходе:

$$C_{B.P} = C_{P.P} + C_M + \frac{1 - I_{\text{физ}}}{100} \cdot C_D,$$

где:

- C_{p.p}*- рыночная стоимость ремонтных работ, руб;
C_м- рыночная стоимость материалов, руб;
C_д- рыночная стоимость заменяемых деталей, руб;
I_{физ}- физический износ деталей, %;
C_{в.р}- рыночная стоимость восстановительного ремонта, руб.

1. Стоимость восстановительного ремонта, устранения отказов, неисправностей, эксплуатационных дефектов для объектов оценки Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-04 (инвентарный номер 1072); Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03 (инвентарный номер 203); Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-04 (инвентарный номер 206) определена в затратном подходе настоящего отчета.

5.3.4 Заключение о рыночной стоимости объекта оценки сравнительным подходом

Заключение о рыночной стоимости объектов оценки, сравнительным подходом, отражено в таблице 5.33.

Таблица 5.33.

№ п / п	Инвентарный номер	Наименование объекта	Кол-во	Рыночная стоимость, рассчитанная методом сравнения продаж, руб.	Стоимость восстановительного ремонта, устранения отказов, неисправностей, эксплуатационных дефектов, руб.	Рыночная стоимость, полученная сравнительным подходом (округленно), руб.
1	1072	Комбинированная дорожная машина , 6921 TD ДМК-40-04	1	676 400,00	268 139,00	408 261,00
2	203	Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03	1	284 600,00	104 129,36	180 471,00
3	206	Комбинированная дорожная машина 6921 TD ДМК-40-04	1	306 900,00	57 945,30	248 955,00

1.3. Доходный подход

Доходный подход не применяется. Обоснованный отказ приведен в Части 5 настоящего отчета.



Часть 6. «Согласование результатов»

6.1 Обоснование выбора использованного метода согласования

Согласование полученных результатов является ключевым этапом и необходимо для окончательного заключения о стоимости объекта оценки. Применение различных подходов к оценке, как правило, приводит к различным расчетным значениям стоимости.

Главными причинами существующих различий являются, с одной стороны, ситуация на рынке, с другой – объем и точность информации, используемой при проведении оценки.

В оценочной практике существуют два основных метода согласования результатов оценки: математическое взвешивание и логическое согласование (метод анализа иерархий).

Первый метод предполагает, что значимость каждого из подходов оценивается экспертным путем и каждому из подходов придается определенный удельный вес. Соответственно, на эту величину умножается полученная при использовании того или иного подхода стоимость. Далее итоговая величина рассчитывается как средневзвешенная всех полученных значений стоимости. Иногда эта процедура слегка усложняется путём присвоения рангов с последующим нормированием этих рангов в коэффициенты весомости. Но такой подход к согласованию результатов, в достаточной большей мере основан на субъективном мнении оценщика.

Второй метод предполагает, что можно логически определить, какой из подходов к оценке является приоритетным, а какие методы имеют вспомогательный характер, и в зависимости от этого установить наиболее вероятную оценочную стоимость.

В настоящем отчете согласование результатов производится на основании второго метода – метода анализа иерархий.

6.2 Описание процедуры согласования

Метод анализа иерархий (МАИ), является математической процедурой для иерархического представления элементов, определяющих суть любой проблемы. Метод состоит в декомпозиции проблемы на более простые составляющие части и дальнейшей обработке последовательных суждений оценщика, по парным сравнениям. В результате может быть выражена относительная степень (интенсивность) взаимодействия действия элементов в иерархии. Эти суждения затем выражаются численно.

Первым этапом применения МАИ является структурирование проблемы согласования результатов в виде иерархии или сети. В наиболее элементарном виде иерархия строится с вершины (определение базовой рыночной стоимости), через промежуточные уровни (критерии сравнения: соответствие применяемого подхода цели, с которой проводилась оценка и степень надежности используемой исходной информации, а, следовательно, и в целом результатов оценки) к самому нижнему уровню, который в общем случае является набором альтернатив (применяемые подходы и методы оценки). Существует несколько видов иерархий, самые простые – доминантные, похожие на «перевернутое» дерево с основой на вершине. Холлархии – доминантные иерархии с обратной связью. Модулярные иерархии «растут» в размерах от нижних (внутренних уровней) к внешним (более крупным совокупностям). Дальнейшее рассмотрение ограничено доминантными иерархиями.

После иерархического воспроизведения проблемы устанавливаются приоритеты критериев, и оценивается каждая из альтернатив по критериям. В МАИ элементы задачи сравниваются попарно по отношению к их воздействию на общую для них характеристику. Система парных сведений приводит к результату, который может быть представлен в виде обратно симметричной матрицы. Элементом матрицы $a_{(i,j)}$ является интенсивность проявления элемента иерархии i относительно элемента иерархии j , оцениваемая по шкале интенсивности от 1 до 9, где оценки имеют следующий смысл:

- 1 – равная важность;
- 3 – умеренное превосходство одного над другим;
- 5 – существенное превосходство одного над другим;
- 7 – значительное превосходство одного над другим;
- 9 – очень сильное превосходство одного над другим;



2, 4, 6, 8 – соответствующие промежуточные значения.

Если при сравнении одного фактора i с другим j получено $a(i,j) = b$, то при сравнении второго фактора с первым получаем $a(j,i) = 1/b$.

Относительная сила, величина или вероятность каждого отдельного объекта в иерархии определяется оценкой соответствующего ему элемента собственного вектора матрицы приоритетов, нормализованного к единице. Процедура определения собственных векторов матриц поддается приближению с помощью вычисления геометрической средней.

Пусть: $A_1 \dots A_n$ – множество из n элементов;

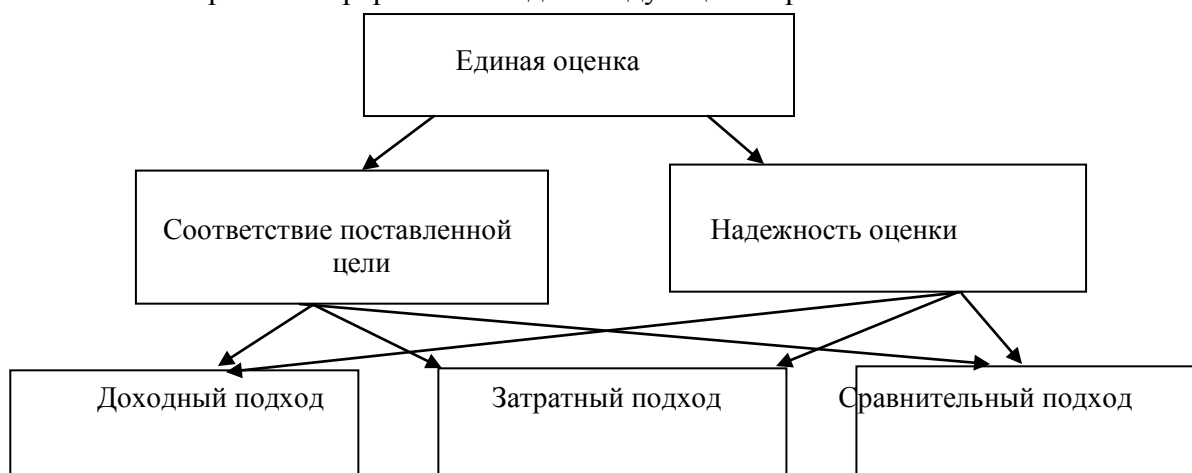
$W_1 \dots W_n$ – соотносятся следующим образом:

	A_1	...	A_n
A_1	1	...	W_1/W_n
...	...	1	...
A_n	W_n/W_1	...	1

Оценка компонентов вектора приоритетов производится по схеме:

	A_1	A_2	...	A_n		
A_1	1	W_1/W_2	...	W_1/W_n	$X_1 = (1 * (W_1/W_2) * \dots * (W_1/W_n))^{1/n}$	$\text{в ВЕС } (A_1) = X_1 / S X_i$
A_2	W_2/W_1	1	...	...	...	...
...	...	...	1	...	...	...
A_n	W_n/W_1	...	...	1	$X_n = ((W_n/W_1) * \dots * (W_n/W_{n-1}) * 1)^{1/n}$	$\text{в ВЕС } (A_n) = X_n / S X_i$
					$S X_i$	

Схема построения иерархии выглядит следующим образом:



Приоритеты синтезируются, начиная со второго уровня вниз. Локальные приоритеты перемножаются на приоритет соответствующего критерия на вышестоящем уровне и суммируются по каждому элементу в соответствии с критериями, на которые воздействует элемент.



6.3 Обоснование выбора использованных весов

Матрицы парных сравнений характеристик по степени их соответствия цели и надежности для объекта оценки сведены в одну таблицу 6.1.

Таблица 6.1 – Матрица парных сравнений важности характеристик подходов

Матрица парных сравнений важности характеристик подходов				
	Соответствие подхода поставленной цели	Надёжность оценки	$X_n = (1 \times (W_n/W_1) \times \dots \times (W_n/W_{n-1}) \times 1)^{1/n}$	$BEC(A_n) = X_n / SUMMA$
Соответствие подхода поставленной цели	1	1	1	0,5
Надёжность оценки	1	1	1	0,5
SUMMA X_i			2	1
Матрица парных сравнений соответствия цели				
	Сравнительный	Затратный	$X_n = (1 \times (W_n/W_1) \times \dots \times (W_n/W_{n-1}) \times 1)^{1/n}$	$BEC(A_n) = X_n / SUMMA$
Сравнительный	1	3	2	0,75
Затратный	1/3	1	1	0,25
SUMMA X_i			2	1,0
Матрица парных сравнений надёжности оценки				
	Сравнительный	Затратный	$X_n = (1 \times (W_n/W_1) \times \dots \times (W_n/W_{n-1}) \times 1)^{1/n}$	$BEC(A_n) = X_n / SUMMA$
Сравнительный	1	3	2	0,75
Затратный	1/3	1	1	0,25
SUMMA X_i			2	1,0
Определение итогового значения весов применяемых подходов.				
Альтернатива(Альт. к.п)	Вес критерия [Вес (An)]		Итоговое значение веса для каждой альтернативы.	
	Соответствия цели	Надёжность оценки	$Вес (Альт.к) = Альт.1.к \times Вес (A1) + Альт.к.п \times Вес (An)$	
	0,500	0,500		
Сравнительный	0,75	0,75	0,75	
Затратный	0,25	0,25	0,25	

На основе полученных весов рассчитаем согласованную стоимость, путем умножения полученного ориентира стоимости с помощью подхода на вес подхода. Согласования результатов – таблица 6.2.

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«АЛДАНСКИЙ ЦЕНТР НЕДВИЖИМОСТИ»
ОТДЕЛ ОЦЕНКИ ИМУЩЕСТВА
Оценщик Плотников И.А.

6.4 Согласование результатов

Согласование результатов представлено в таблице 6.2.

Таблица 6.2. Согласование результатов

Инвентарный номер	Наименование объекта оценки	Затратный подход, руб.		Сравнительный подход, руб.		Доходный подход, руб.		Итоговая рыночная стоимость, руб. (округленно)
		значение	вес	значение	вес	значение	вес	
1072	Комбинированная дорожная машина , 6921 TD ДМК-40-04	385 578	0,25	408 261,00	0,75	Не применялся	0,00	402 590,00
203	Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03	299 196	0,25	180 471,00	0,75	Не применялся	0,00	210 152,00
206	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04	345 380	0,25	248 955,00	0,75	Не применялся	0,00	273 061,00
851	Сейф PS-2	6 463,00	1,00	Не применялся	0,00	Не применялся	0,00	6 463,00
1041	Душевая кабина	2 405,00	1,00	Не применялся	0,00	Не применялся	0,00	2 405,00



Часть 7. «Выводы и заключения»

7.1. «Заключение об итоговой величине рыночной стоимости Объектов оценки»

В настоящем отчете произведена оценка имущества.

Оценка проведена по состоянию на 30 марта 2017 г.

Исходя из вышеизложенного и руководствуясь опытом и профессиональными знаниями, оценщик пришел к следующему выводу:

Рыночная стоимость движимого имущества по состоянию на 30 марта 2017 г., с учётом всех принятых допущений и ограничений, составляет:

Таблица 7.1. Рыночная стоимость имущества

№ п/п	Инвентарный номер	Наименование объекта оценки	Итоговая рыночная стоимость, руб. (округленно)
1	1072	Комбинированная дорожная машина 6921 TD ДМК-40-04 (регистрационный номер В491ВН14)	402 590,00
2	203	Комбинированная дорожная машина 6921 ТС ДМК-40-03 (регистрационный номер Т346КН14)	210 152,00
3	206	Комбинированная дорожная машина 6921 ТД ДМК-40-04 (регистрационный номер Т342КН14)	273 061,00
4	851	Сейф PS-2	6 463,00
5	1041	Душевая кабина	2 405,00

Оценщик

Плотников И.А.

22.05.2017 г.



Часть 8. «Заявление о соответствии»

Данное заявление является сертификатом соответствия, подтверждающим объективность, непредвзятость и независимость оценщика, а также обоснованность использованных им стандартов и другой раскрываемой информации.

Подписавшие данный отчет оценщик настоящим удостоверяют, что в соответствии с имеющимися у него данными:

1. Факты, изложенные в отчете, верны и соответствуют действительности. Данные, использованные оценщиком при подготовке отчета, были получены из надежных источников и считаются достоверными. Тем не менее, оценщик не может гарантировать их абсолютную точность и во всех возможных случаях указывает источник информации.

2. Содержащиеся в отчете анализ, мнения и заключения принадлежат самому оценщику и действительны строго в пределах ограничительных условий и допущений, являющихся частью отчета.

3. Оценщик не имеет ни настоящей, ни ожидаемой заинтересованности в оцениваемом имуществе, и действуют непредвзято и без предубеждения по отношению к участвующим сторонам.

4. Вознаграждение оценщика не зависит от итоговой оценки стоимости, а также тех событий, которые могут наступить в результате использования заказчиком или третьими сторонами выводов и заключений, содержащихся в отчете.

6. Оценка была проведена, а Отчет составлен в соответствии с Законом «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» № 135-ФЗ от 29.07.1998г., Федеральным стандартом оценки «Общие понятия оценки, подходы и требования к проведению оценки» (ФСО № 1), утвержденный Приказом Минэкономразвития России № 297 от 20.05.2015 г.; Федеральным стандартом оценки «Цель оценки и виды стоимости» (ФСО № 2), утвержденный Приказом Минэкономразвития России № 298 от 20.05.2015 г.; Федеральным стандартом оценки «Требования к отчету об оценке» (ФСО № 3), утвержденный Приказом Минэкономразвития России № 299 от 20.05.2015 г.; Федеральным стандартом оценки «Оценка стоимости машин и оборудования» (ФСО № 10) утвержденный Приказом Минэкономразвития России от 1 июня 2015 г. № 328; Сводом стандартов оценки Общероссийской общественной организации Российское общество оценщиков (ССО 2015), утвержденный решением Совета РОО 23 декабря 2015г.

7. Оценщик имеет необходимое для проведения данной оценки образование и достаточный опыт;

8. Оценщик лично произвел осмотр оцениваемого имущества

9. При составлении отчета об оценке оценщик придерживался следующих принципов: существенности, обоснованности, однозначности, проверяемости и достаточности.



Часть 9. «Перечень используемых материалов»

9.1 Законы, нормативные акты, стандарты; использованные при проведении оценки

- Гражданский кодекс РФ от 21.10.94. Часть 1-2;
- Федеральный закон от 29.08.98 №135-ФЗ "Об оценочной деятельности". Со всеми изменениями и дополнениями;
- Федеральным стандартом оценки «Общие понятия оценки, подходы и требования к проведению оценки» (ФСО № 1), утвержденный Приказом Минэкономразвития России № 297 от 20.05.2015 г.;
- Федеральным стандартом оценки «Цель оценки и виды стоимости» (ФСО № 2), утвержденный Приказом Минэкономразвития России № 298 от 20.05.2015 г.;
- Федеральным стандартом оценки «Требования к отчету об оценке» (ФСО № 3), утвержденный Приказом Минэкономразвития России № 299 от 20.05.2015 г.
- Федеральным стандартом оценки «Оценка стоимости машин и оборудования» (ФСО № 10) утвержденный Приказом Минэкономразвития России от 1 июня 2015 г. № 328
- Свод стандартов оценки Общероссийской общественной организации Российское общество оценщиков (ССО 2015), утвержденный решением Совета РОО 23 декабря 2015г.
- Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния Р-03112194-0376-98 (МИНТРАНС РФ Москва 1999 г.);

9.2. Перечень документов, определяющих количественные и качественные характеристики объектов оценки, полученных от Заказчика

;

- Паспорт транспортного средства 42 МН290412;
- Паспорт транспортного средства 42КК805329;
- Паспорт транспортного средства 42 КО 190309;
- Дефектные ведомости (освидетельствование технического состояния объектов оценки);
- Справки о балансовой стоимости
- Инвентарные карточки учета объекта основных средств.



Часть 10. «Приложения»

- Фотографии объектов оценки;
- Копии паспортов транспортных средств;
- Дефектные ведомости;
- Инвентарные карточки учета объекта основных средств, Копия;
- Справка о балансовой стоимости Объектов Оценки, Копия;
- Выкопировки из интернет сайтов;
- Диплом о профессиональной переподготовке в Московском институте профессиональной оценки, по программе: «Оценка стоимости предприятия (бизнеса)» ПП № 323346 от 16 августа 2003 г. Копия;
- Сертификат об обязательном членстве в саморегулируемой организации оценщиков: Общероссийской общественной организации «Российское общество оценщиков», регистрационный № 001015 от 27.09.2013 г. Копия;
- Страховой полис обязательного страхования ответственности оценщика. Страховой полис СПАО Ингосстрах №433-121121/15/0321R/776/00001/5-001015 от 31.07.2015г., срок действия договора страхования с 01.01.2016г. по 30.06.2017 г. Копия;
- Полис страхования профессиональной ответственности оценщиков серия: СПОО/ОД, номер: 072789. Срок действия договора страхования с 18.01.2017г. по 17.01.2018 г. Копия;
- Прочие необязательные документы подтверждающие квалификацию Оценщика.

