

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Дата начала проведения экспертизы: 25 мая 2018 г.
Дата окончания проведения экспертизы: 31 июля 2018 г

Основание для проведения экспертизы:

Определение от 21.05.2018 по Делу № А42-3203/2016(2з) Арбитражного суда Мурманской области о назначении экспертизы по делу, об отложении судебного заседания

Исполнитель: ООО “Мурманская оценочная компания “РЕАЛ”
Вержбицкая Ольга Алексеевна

Мурманск
2018 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. ПОДПИСКА ЭКСПЕРТА	3
2. ВВОДНАЯ ЧАСТЬ	4
3. ИССЛЕДОВАНИЕ	9
3.1. АНАЛИЗ РЫНКА. АНАЛИЗ РЫНКА ОБЪЕКТА ЭКСПЕРТИЗЫ, ЦЕНООБРАЗУЮЩИХ ФАКТОРОВ, А ТАКЖЕ ВНЕШНИХ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА ЕГО СТОИМОСТЬ.....	9
3.2. АНАЛИЗ НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ	19
3.3. ПО ПЕРВОМУ ВОПРОСУ: КАКОВА РЫНОЧНАЯ СТОИМОСТЬ СЛЕДУЮЩИХ ОБЪЕКТОВ ДВИЖИМОГО ИМУЩЕСТВА, ПРИНАДЛЕЖАЩИХ ОБЩЕСТВУ С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «АПАТИТСКОЕ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ - 1», НАХОДЯЩИХСЯ НА ПЛОЩАДКЕ, РАСПОЛОЖЕННОЙ ПО АДРЕСУ: МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ, АПАТИТЫ Г., ОКТЯБРЬСКАЯ УЛ., 14:	20
3.3.1. ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТОВ ЭКСПЕРТИЗЫ	21
3.3.2. ОПИСАНИЕ ПРОЦЕССА ЭКСПЕРТИЗЫ В ЧАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ПОДХОДОВ К ОЦЕНКЕ.....	53
3.3.3. СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ПОДХОД.....	55
3.3.4. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ОБЪЕКТОВ ЭКСПЕРТИЗЫ В РАМКАХ СРАВНИТЕЛЬНОГО ПОДХОДА	59
3.3.5. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ОБЪЕКТОВ ЭКСПЕРТИЗЫ В РАМКАХ ЗАТРАТНОГО ПОДХОДА.....	71
3.4. ПО ВТОРОМУ ВОПРОСУ: КАКОВА РЫНОЧНАЯ СТОИМОСТЬ ОБЪЕКТА ДВИЖИМОГО ИМУЩЕСТВА, ПРИНАДЛЕЖАЩЕГО ОБЩЕСТВУ С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «АПАТИТСКОЕ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ – 1», НАХОДЯЩЕГОСЯ НА ПЛОЩАДКЕ, РАСПОЛОЖЕННОЙ ПО АДРЕСУ: МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ, МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ПЕЧЕНГСКИЙ РАЙОН, ЗАПОЛЯРНЫЙ Г.:	80
3.4.1. ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА ЭКСПЕРТИЗЫ	80
3.4.2. ОПИСАНИЕ ПРОЦЕССА ЭКСПЕРТИЗЫ В ЧАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ПОДХОДОВ К ОЦЕНКЕ.....	84
3.4.3. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ОБЪЕКТА ЭКСПЕРТИЗЫ В РАМКАХ ЗАТРАТНОГО ПОДХОДА.....	87
4. ВЫВОДЫ	92
5. ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ	94
6. ПЕРЕЧЕНЬ ПРИЛОЖЕНИЙ	95

1. ПОДПИСКА ЭКСПЕРТА

Мне, сотруднику ООО «Мурманская оценочная компания «РЕАЛ» Вержбицкой Ольге Алексеевне в связи с поручением произвести экспертизу согласно Определению от 21 мая 2018 г. по Делу № А42-3203/2016(2з) Арбитражного суда Мурманской области в соответствии со ст.14 Федерального закона "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации" разъяснены права и обязанности, предусмотренные ст.85 ГПК РФ.

Об ответственности за дачу заведомо ложного заключения по ст.307 УК РФ предупреждена.

«25 мая 2018 г

Эксперт _____ О.А. Вержбицкая

2. ВВОДНАЯ ЧАСТЬ

По делу № А42-3203/2016(2з) Арбитражного суда Мурманской области об утверждении положения о порядке, сроках, условиях продажи имущества должника.

Производство исследования начато: 25 мая 2018г.

Производство исследования окончено: 31 июля 2018 г.

Основание для проведения экспертизы: Определение от 21 мая 2018 г. о назначении экспертизы по делу, об отложении судебного заседания по Делу № А42-3203/2016(2з) Арбитражного суда Мурманской области.

Сведения об эксперте:

Общество с ограниченной ответственностью «Мурманская оценочная компания «РЕАЛ», юридический адрес 183038 г. Мурманск ул. Шмидта д. 21 офис 6, ОГРН 1155190015441, ИНН 5190055276, КПП 519001001. Эксперт Вержбицкая Ольга Алексеевна, является членом Некоммерческого партнерства Саморегулируемая организация «Свободный оценочный департамент», г. Екатеринбург, Свидетельство № 159 от 25.07.2013 года.

Информация о членстве в саморегулируемой организации экспертов	Является членом Некоммерческого партнёрства Саморегулируемая организация «Свободный оценочный департамент», Свидетельство № 159 от 25.07.2013 г. Адрес местонахождения СРО: 620100, г. Екатеринбург, ул. Ткачей, д. 23 (БЦ «Clever Park»), офис 13
Сведения о страховании гражданской ответственности	Франшиза не установлена. Полис страхования ответственности оценщика № S491R/776/00003/8 от 11.04.2018 года. Страховщик: ОАО «АльфаСтрахование». Страховая сумма по всем страховым случаям: 5000000 (Пять миллионов) рублей. Срок страхования: с 23.04.2018 г. по 22.04.2019 г.
Номер документа, подтверждающего получение профессиональных знаний	Диплом ПП-I № 865558 от 28.09.2012 г. о профессиональной переподготовке по программе «Оценка стоимости предприятия (бизнеса)», выдан НОУ ВПО «Московский финансово-промышленный университет «Синергия».
Номер документов о повышении квалификации	Сертификат Московского финансово-промышленного университета «Синергия» №10837 от 15.04.2012 г. об обучении на курсах «Оценка стоимости машин и оборудования»; Сертификат Московского финансово-промышленного университета «Синергия» №10838 от 10.07.2012 г. об обучении на курсах «Оценка стоимости автотранспортных средств. Определение стоимости ремонта (восстановления) и ущерба от повреждения автотранспортных средств в результате ДТП»
Номер квалификационного аттестата в области оценочной деятельности	Квалификационный аттестат в области оценочной деятельности по направлению оценочной деятельности «Оценка движимого имущества» № 010051-2 от 12.04.2018 г.
Стаж работы экспертом-оценщиком	Стаж работы в оценочной деятельности: с 2012 года.

Краткие обстоятельства дела:

В ООО «Мурманская оценочная компания «РЕАЛ» от Арбитражного суда Мурманской области судьи Н.В. Севастьяновой поступило Дело № А42-3203/2016(2з) по иску конкурсного управляющего Матвеевой О.В. об утверждении положения о порядке, сроках, условиях продажи имущества должника с определением суда от 21 мая 2018 г. – для проведения судебной оценочной экспертизы.

На разрешение экспертизы поставлен(ы) вопрос(ы):

1) Какова рыночная стоимость следующих объектов движимого имущества, принадлежащих обществу с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», находящихся на площадке, расположенной по адресу: Мурманская область, Апатиты г., Октябрьская ул., 14:

- автотопливозаправщик ГАЗ 3309 3615-011, государственный регистрационный номер А 049МТ 51, ПТС № 58 МХ 124924 от 09.09.2010, 2010 года выпуска, цвет белый, VIN Х9036135АА0000312, мощность двигателя 119 л.с.;
- автомобиль УАЗ 23632 UAZ PICKUP, государственный регистрационный номер А 053МТ 51, ПТС № 73 МУ 474982 от 06.05.2010, 2010 года выпуска, цвет амулет металлик, VIN ХТТ236320А0005365, мощность двигателя 128 л.с.;
- самосвал 65513-02, государственный регистрационный номер Х 549КМ 51, ПТС № 51 ОМ 427744 от 03.09.2015, 2008 года выпуска, цвет белый, VIN Х8965513С80ВА7018, мощность двигателя 300 л.с.;
- тягач седельный МАЗ 64229-032, государственный регистрационный номер 761ММ 51, ПТС № 51 ОМ 427745 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет светло-серый, VIN УЗМ64229010017595, мощность двигателя 240 л.с.;
- прицеп трейлер ЧМЗ АП-99865, государственный регистрационный номер АК 901151, ПТС № 51 ОМ 427746 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет синий, VIN ХТС99865010001253;
- бульдозер ДЗ-171.1 гусеничный, государственный регистрационный номер 0142МР 51, ПСМ № ВА 826979 от 13.11.2007, 1990 года выпуска, цвет оранжевый, мощность двигателя 125 л.с.;
- автогрейдер ДЗ-122Б-7 колесный, государственный регистрационный номер 0557 МР51, ПСМ № АА 838909 от 18.07.2000, 2000 года выпуска, цвет желтый, мощность двигателя 99 л.с.;
- автосамосвал КАМАЗ-55111С, государственный регистрационный номер Е 404ЕТ 51, ПТС № 02 КК 583621 от 16.08.2002, 2002 года выпуска, цвет оранжевый, VIN Х1F55111С20302261, мощность двигателя 240 л.с.;
- бетоносмеситель КАМАЗ-5511, государственный регистрационный номер Е 912КМ 51, ПТС № 51 ЕВ 440406 от 11.12.1998, 1990 года выпуска, цвет серый, VIN ХТС551100L0341615, мощность двигателя 210 л.с.;
- автобус ПАЗ 3206-110, государственный регистрационный номер А 048МТ 51, 2011 года выпуска, VIN Х1М3206С0В0000562, мощность двигателя 124 л.с., бензиновый, пробег – 43079;
- трубы э/с в ассортименте (2 тонны)?

2). Какова рыночная стоимость объекта движимого имущества, принадлежащего обществу с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление – 1», находящегося на площадке, расположенной по адресу: Мурманская область, муниципальное образование Печенгский район, Заполярный г.:

- экскаватор гусеничный VOLVO EC-290BLC, государственный регистрационный номер 4278 МР51, заводской номер EC-290V12397, 2004 года выпуска, ПСМ № ВЕ 018174 от 16.06.2011 г.?

На исследование представлено:

- Судебное дело в 4 (Четырех) томах;
- копия Определения от 21.05.2018 г. по делу № А42-3203/2016(2з);
- копии Паспортов транспортных средств, Паспортов самоходных машин;
- копии Инвентаризационных описей основных средств;
- копии Инвентарных карточек учета объектов основных средств;
- письмо конкурсного управляющего ООО «АСУ-1» от 17.05.2018 г.;
- копия Заявления конкурсного управляющего ООО «АСУ-1» от 23.05.2018 г.;
- копия Уведомления УМВД России по Мурманской области №46/3/187802933047 от 28.05.2018 г.

Место осмотра:

В период проведения экспертизы объекты экспертизы располагались по адресам:

- г. Мурманск, пр. Кирова, открытая площадка хранения автотранспорта:
- 1) автотопливозаправщик ГАЗ 3309 3615-011, государственный регистрационный номер А 049МТ 51, ПТС № 58 МХ 124924 от 09.09.2010, 2010 года выпуска, цвет белый, VIN Х9036135АА0000312, мощность двигателя 119 л.с.;
 - 2) автомобиль УАЗ 23632 UAZ PICKUP, государственный регистрационный номер А 053МТ 51, ПТС № 73 МУ 474982 от 06.05.2010, 2010 года выпуска, цвет амулет металлик, VIN ХТТ236320А0005365, мощность двигателя 128 л.с.;
 - 3) автобус ПАЗ 3206-110, государственный регистрационный номер А 048МТ 51, 2011 года выпуска, VIN Х1М3206С0В0000562, мощность двигателя 124 л.с., бензиновый, пробег – 43079;
 - 4) экскаватор гусеничный VOLVO EC-290BLC, государственный регистрационный номер 4278 МР51, заводской номер EC-290V12397, 2004 года выпуска, РСМ № ВЕ 018174 от 16.06.2011 г.
- открытая площадка по адресу: г. Апатиты Мурманской области, улица Октябрьская, дом 14:
- 5) самосвал 65513-02, государственный регистрационный номер Х 549КМ 51, ПТС № 51 ОМ 427744 от 03.09.2015, 2008 года выпуска, цвет белый, VIN Х8965513С80ВА7018, мощность двигателя 300 л.с.;
 - 6) тягач седельный МАЗ 64229-032, государственный регистрационный номер 761ММ 51, ПТС № 51 ОМ 427745 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет светло-серый, VIN УЗМ64229010017595, мощность двигателя 240 л.с.;
 - 7) прицеп трейлер ЧМЗ АП-99865, государственный регистрационный номер АК 901151, ПТС № 51 ОМ 427746 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет синий, VIN ХТС99865010001253;
 - 8) автогрейдер ДЗ-122Б-7 колесный, государственный регистрационный номер 0557 МР51, РСМ № АА 838909 от 18.07.2000, 2000 года выпуска, цвет желтый, мощность двигателя 99 л.с.;
 - 9) автосамосвал КАМАЗ-55111С, государственный регистрационный номер Е 404ЕТ 51, ПТС № 02 КК 583621 от 16.08.2002, 2002 года выпуска, цвет оранжевый, VIN Х1F55111С20302261, мощность двигателя 240 л.с.;
 - 10) трубы э/с в ассортименте.
- осмотр и оценка не проводились в связи с отсутствием автотранспортных средств. Согласно информации, полученной от конкурсного управляющего Матвеевой О.В., техника отсутствует, материалы для рассмотрения направлены в органы внутренних дел. Заявление от 23.05.2018 г. Матвеевой О.В. прилагается.

- 11) бульдозер ДЗ-171.1 гусеничный, государственный регистрационный номер 0142MP 51, ПСМ № ВА 826979 от 13.11.2007, 1990 года выпуска, цвет оранжевый, мощность двигателя 125 л.с.;
- 12) бетоносмеситель КАМАЗ-5511, государственный регистрационный номер Е 912KM 51, ПТС № 51 ЕВ 440406 от 11.12.1998, 1990 года выпуска, цвет серый, VIN ХТС551100L0341615, мощность двигателя 210 л.с.

Экспертом проведено обследование, осмотр объектов, расположенных по вышеуказанным адресам. При осмотре экспертом произведена идентификация объектов экспертизы согласно предоставленным эксперту паспортам транспортных средств, самоходных машин и других видов техники. В результате осмотра установлено наличие и техническое состояние объектов экспертизы.

Нормативная документация и информационные источники:

1. ФЗ РФ № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» от 31.05.2001 г.
2. Методические рекомендации по производству судебных экспертиз в государственно-экспертных учреждениях системы Министерства Юстиции Российской Федерации. Приложение к приказу Министерства юстиции Российской Федерации от 20.12.2002 г. №346.
3. Инструкция по организации производства судебных экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях системы Министерства юстиции Российской Федерации от 20.12.2002 г. №347.

Используемые нормативные документы для проведения экспертизы:

1. Федеральный стандарт оценки «Общие понятия оценки, подходы к оценке и требования к проведению оценки (ФСО № 1)», утвержден приказом Минэкономразвития России от 20 мая 2015 года № 297.
2. Федеральный стандарт оценки «Цель оценки и виды стоимости (ФСО № 2)», утвержден приказом Минэкономразвития России от 20 мая 2015 года № 298.
3. Федеральный стандарт оценки «Требования к отчету об оценке (ФСО № 3)», утвержден приказом Минэкономразвития России от 20 мая 2015 года № 299.
4. Федеральный стандарт оценки «Оценка стоимости машин и оборудования (ФСО № 10)», утвержден приказом Минэкономразвития России от 01 июня 2015 года № 328.

Обязательность применения ФСО обусловлена соответствующими приказами Минэкономразвития России.

При оценке выполнялись требования стандартов оценки Некоммерческого Партнерства саморегулируемая организация «Свободный Оценочный Департамент» (НП СРО «СВОД»).

Обязательность применения стандартов обусловлена Положением «О членстве» оценщика в Некоммерческом партнерстве саморегулируемая организация «Свободный Оценочный Департамент» (НП СРО «СВОД»).

Основные понятия и определения

Объект экспертизы – объекты гражданских прав, в отношении которых законодательством Российской Федерации установлена возможность их участия в гражданском обороте. К объектам оценки относятся (ст. 5 ФЗ «Об оценочной деятельности в РФ» № 135-ФЗ от 29.07.1998):

- отдельные материальные объекты (вещи);
- совокупность вещей, составляющих имущество лица, в том числе имущество определенного вида (движимое или недвижимое, в том числе предприятия);
- право собственности и иные вещные права на имущество или отдельные вещи из состава имущества;

- права требования, обязательства (долги);
 - работы, услуги, информация.
 - Цена – это денежная сумма, запрашиваемая, предлагаемая или уплачиваемая участниками в результате совершенной или предполагаемой сделки.
 - Стоимость объекта экспертизы – это наиболее вероятная расчетная величина, определенная на дату оценки в соответствии с выбранным видом стоимости согласно требованиям Федерального стандарта оценки «Цель оценки и виды стоимости (ФСО № 2)».
 - Подход к оценке – это совокупность методов оценки, объединенных общей методологией. Метод проведения оценки объекта экспертизы – это последовательность процедур, позволяющая на основе существенной для данного метода информации определить стоимость объекта экспертизы в рамках одного из подходов к оценке.
 - Дата определения стоимости объекта экспертизы (дата проведения оценки, дата оценки) – это дата, по состоянию на которую определена стоимость объекта экспертизы.
 - Информация о событиях, произошедших после даты оценки, может быть использована для определения стоимости объекта экспертизы только для подтверждения тенденций, сложившихся на дату оценки, в том случае, когда такая информация соответствует сложившимся ожиданиям рынка на дату оценки.
 - Допущение – предположение, принимаемое как верное и касающееся фактов, условий или обстоятельств, связанных с объектом оценки или подходами к оценке, которые не требуют проверки оценщиком в процессе оценки.
 - Объект-аналог – объект, сходный объекту оценки по основным экономическим, материальным, техническим и другим характеристикам, определяющим его стоимость.
- Точной копией объекта экспертизы для целей оценки машин и оборудования признается объект, у которого совпадают с объектом оценки, как минимум, следующие признаки: наименование, обозначение модели (модификации), основные технические характеристики. Объектом, имеющим аналогичные полезные свойства, для целей оценки машин и оборудования признается объект, у которого имеется сходство с объектом оценки по функциональному назначению, принципу действия, конструктивной схеме.
- Рыночная стоимость – наиболее вероятная цена, по которой объект экспертизы может быть отчужден 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 экспертизы, а другая сторона не обязана принимать исполнение;
 - стороны сделки хорошо осведомлены о предмете сделки и действуют в своих интересах;
 - объект экспертизы представлен на открытый рынок в форме публичной оферты, типичной для аналогичных объектов оценки;
 - цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за объект экспертизы и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было;
 - платеж за объект экспертизы выражен в денежной форме.

3. ИССЛЕДОВАНИЕ

Общая характеристика объектов экспертизы

Объекты экспертизы представляют собой грузовые и специализированные транспортные средства, дорожную технику, трубы стальные и пластиковые в ассортименте.

Объекты экспертизы производства с 2001 по 2011 гг. выпуска не эксплуатируются с 2016 г., на момент экспертизы хранятся на открытых площадках в гг. Мурманск и Апатиты, находятся в условно пригодном, неудовлетворительном и предельном (непригодном к эксплуатации и ремонту) состоянии.

В период проведения экспертизы следующие объекты в связи с кражей (см. Приложение к отчету: Заявление конкурсного управляющего ООО «АСУ-1» от 23.05.2018 г., Уведомление УМВД России по Мурманской области №46/3/187802933047 от 28.05.2018 г) отсутствовали, поэтому определение рыночной стоимости не производилось:

- бульдозер ДЗ-171.1 гусеничный, государственный регистрационный номер 0142MP 51, ПСМ № ВА 826979 от 13.11.2007, 1990 года выпуска, цвет оранжевый, мощность двигателя 125 л.с.;
- бетономеситель КАМАЗ-5511, государственный регистрационный номер Е 912KM 51, ПТС № 51 ЕВ 440406 от 11.12.1998, 1990 года выпуска, цвет серый, VIN XTC551100L0341615, мощность двигателя 210 л.с.

3.1. АНАЛИЗ РЫНКА. АНАЛИЗ РЫНКА ОБЪЕКТА ЭКСПЕРТИЗЫ, ЦЕНООБРАЗУЮЩИХ ФАКТОРОВ, А ТАКЖЕ ВНЕШНИХ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА ЕГО СТОИМОСТЬ

Исходя из принципа достаточности эксперт далее приводит анализ внешних факторов в масштабах региона, не относящихся непосредственно к объектам экспертизы, но имеющих отношение к общей экономической ситуации в Мурманской области, что влияет и на стоимость оцениваемых объектов.

АНАЛИЗ СРЕДЫ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ ОБЪЕКТА ЭКСПЕРТИЗЫ

Общественно-политическая ситуация в России остается стабильной (<https://rg.ru/2017/05/17/sovbez-obshchestvenno-politicheskaja-situacija-v-rossii-ostaetsia-stabilnoj.html>).

Общая характеристика Мурманской области

Мурманская область расположена на северо-западе европейской части России и объективно является одним из стратегических районов страны в составе Северо-Западного федерального округа. На юго-западе область граничит с Республикой Карелия, а на западе и северо-западе - с Финляндией и Норвегией. Мурманская область - один из немногих регионов, в которых Россия имеет общую границу с Европейским Союзом и странами НАТО. В регионе базируется Северный военно-морской флот, обеспечивающий обороноспособность страны на северных рубежах.

В состав области входят: 12 городских округов (город Мурманск - областной центр), 5 муниципальных районов, 23 поселения, из них 13 городских, 10 сельских.

Наиболее крупные города, численность населения на 01.01.2017¹:

- Мурманск (298,1 тыс. человек),
- Апатиты (56,4 тыс. человек),
- Североморск (51,2 тыс. человек),
- Мончегорск (42,6 тыс. человек).

По состоянию на 01.01.2017 в области проживало 757,6 тысячи человек, в том числе: 92,4 % - городское население, 7,6 % - сельское. Плотность населения – 5,2 человека на 1 кв.км.

¹ <https://www.gov-murman.ru/region/index.php>

Мурманск - крупнейший незамерзающий порт России, расположенный за Полярным кругом. Он является базовым по обеспечению перевозок грузов в районы Крайнего Севера, Арктики и дальнего зарубежья. Эксплуатация уникальных по своим возможностям атомных ледоколов позволила обеспечить в Арктике круглогодичную навигацию.

Область занимает важное геополитическое положение по отношению к индустриально развитым регионам, с которыми она связана наземными, водными и воздушными магистралями. Приграничное положение, значительные экспортные возможности и имеющиеся транспортные коммуникации создают хорошие условия для расширения сотрудничества с зарубежными странами. Мурманская область является активным членом международного Баренцева Евро-Арктического сотрудничества.

Регион располагает разнообразными природными ресурсами. В недрах Кольского полуострова открыто более 60 крупных месторождений различных видов минерального сырья. В настоящее время добывается более трех десятков полезных ископаемых, наибольшую ценность из которых имеют медно-никелевые, железные, апатито-нефелиновые руды и руды редких металлов. Значительны запасы слюды, керамического сырья и сырья для строительных материалов, облицовочного камня, полудрагоценных и поделочных камней.

В числе открытых месторождений, получивших мировую известность, - Штокмановское и Приразломное месторождения. Освоение этих уникальных месторождений в перспективе позволит удовлетворить потребности в газе всего Северо-Запада России на многие годы.

Полезные ископаемые - медно-никелевые, железные, апатито-нефелиновые руды, руды редких металлов, слюда, кианит, керамическое сырье и др.

На долю Мурманской области приходится все производство апатитового и нефелинового концентратов в стране, около 70 % общероссийского объема никеля, 10 % железорудного концентрата, 7 % рафинированной меди, 14 % - улова рыбы, 1,6 % - электроэнергии. Область относится к числу наиболее энерговооруженных территорий России. Широким спросом на внутреннем и мировом рынках пользуется продукция цветной металлургии - никель, медь, алюминий.

На территории области расположены 3 морских порта, 2 аэропорта. В Мурманске базируется атомный ледокольный флот, позволивший сделать навигацию в западном секторе Арктики круглогодичной. Суда транспортного флота области обеспечивают четвертую часть всех общероссийских морских перевозок грузов. Автомобильная и железнодорожная магистрали соединяют Мурманск и Санкт-Петербург.

Государственная образовательная система области включает 240 дошкольных образовательных организаций, 166 общеобразовательных организаций, 2 организации высшего образования и 19 среднего профессионального образования. В сфере культуры действуют 12 музеев, 3 профессиональных театра, 151 публичная библиотека, 76 учреждений культурно-досугового типа.

На территории региона расположены институты и учреждения Кольского научного центра Российской академии наук (КНЦ РАН). Институты и учреждения КНЦ РАН обеспечивают высокий уровень фундаментальных и прикладных научных исследований по накоплению знаний и созданию современных научных и геоинформационных основ управления арктическими территориями. Вопросами развития рыбной отрасли занимается Полярный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии (ПИНРО).

Согласно данным Ежегодного доклада о состоянии и об охране окружающей среды Мурманской области в 2016 году (<https://mpr.gov-murman.ru/activities/okhrana-okruzhayushchey-sredy/>) рассчитанные по данным наблюдений критерии оценки состояния атмосферного воздуха показывают, что промышленные центры и города Мурманской области в основном входят в число городов России с низким уровнем загрязнения (г.г. Апатиты, Заполярный, Кандалакша, Кировск, Ковдор, Кола, Мончегорск, Мурманск, Оленегорск). В 2016 году отмечается повышенный уровень загрязнения атмосферного воздуха п. Никеля. В значительной степени рассеиванию загрязняющих веществ в атмосферном воздухе Мурманской области способствует активная циклональная деятельность с умеренными и

сильными ветрами. Радиационная обстановка на территории Мурманской области остается стабильной.

Источник информации: <https://www.gov-murman.ru/region/index.php>, <http://mpr.gov-murman.ru/activities/okhrana-okruzhayushchey-sredy/01.monitoring/index.php>

Общая характеристика города Апатиты

Город расположен в географическом центре Кольского полуострова, поэтому с полным правом можно сказать, что "Апатиты - сердце Кольского полуострова". Рельеф местности разнообразен - от горных хибинских массивов на севере с понижением до равнин на юге. На территории, подведомственной городу Апатиты, расположено озеро Имандра, высшая точка в области г. Юдывумчорр (1200 м) находится в Хибинах. Поселок Апатиты образовался в 1935 году. Появление города Апатиты на карте области, его становление и развитие связано с разработкой хибинских месторождений и с научной поддержкой их освоения. В город областного подчинения он преобразован 7 июля 1966.

Муниципальное образование г.Апатиты с подведомственной территорией наделено Законом Мурманской области от 02.12.2004 № 532-01-ЗМО статусом городского округа с населенными пунктами:

- город Апатиты (административный центр округа),
- н.п. Тик-Губа,
- ж.д.ст.Хибины

На 1 января 2016 года численность населения составляет 56,6 тыс. человек (7,4% населения Мурманской области), в том числе города Апатиты - 56,6 тыс.человек . Плотность населения - 23,3 человек на 1 кв. километр.

Территория богата запасами хромовых руд (месторождение в районе ст. Питкуль). На территории города находится Апатито - нефелиновая обогатительная фабрика (АНОФ-2) - составная часть ОАО "Апатит".

Ведущие отрасли экономики - промышленность, сельское хозяйство, строительство, транспорт, геология, наука и научное обслуживание.

Поисковые и разведочные работы, в том числе и по новым, нетрадиционным для Кольского полуострова полезным ископаемым, проводит АО "Мурманская геолого-разведочная экспедиция", а специальные и вспомогательные работы геологического содержания осуществляет ОАО "Кольский геологический информационно-лабораторный центр." На территории города находится Апатито-нефелиновая обогатительная фабрика (АНОФ-2) - структурное подразделение АО "Апатит", расположенного по соседству в городе Кировске. Первая очередь АНОФ-2 сдана в эксплуатацию в июле 1963 года.

Важное значение в экономике города имеют Апатитская ТЭЦ филиала "Кольский" ОАО "ТГК-1", ПО ЦЭС филиала ПАО "МРСК Северо-Запада" "Колэнерго", АО "Апатитыэнерго", Апатитский филиал ОАО "Мурманоблгаз", АО "Апатитыводоканал", МУП "Апатитская электросетевая компания", организации, осуществляющие производство пищевых продуктов: ПАО "Апатитхлеб", ООО "Апатитский молочный комбинат", предприятие сельского хозяйства АО Агрофирма "Индустрия".

Сельскохозяйственные угодья составляют 0,9% всех земель города с подведомственной территорией. Основное направление сельского хозяйства - молочное скотоводство, свиноводство.

Город Апатиты очень удачно расположен и обладает высокой степенью транспортной доступности, он находится на пересечении основных транспортных потоков, способных обеспечить связь с любым регионом страны автомобильным, железнодорожным и авиационным транспортом. Привлекательность транспортной доступности города усиливает имеющаяся авиационная, железнодорожная и автомобильная инфраструктура города. На его территории расположен аэропорт «Хибины», активно используется железнодорожное сообщение, расстояние от Апатитов до Мурманска — 185 км, до Санкт-Петербурга — 1262 км.

Город Апатиты - научный центр Заполярья. В нем расположены Кольский научный центр Российской Академии наук (КНЦ РАН) и Кольский филиал Геофизической службы РАН.

В городе создана инфраструктура поддержки инновационного предпринимательства (ГБОУ «Мурманский региональный инновационный бизнес-инкубатор», НП «Технопарк Апатиты», НП «Центр трансфера технологий»).

В городе развита система профессиональной и высшей школы.

Главным природным объектом туристского досуга является Хибинский горный массив. Здесь проложены категорийные лыжные, пешие и альпинистские маршруты, которые включены в официальную Всероссийскую классификацию.

Источник: <https://gov-murman.ru/region/omsu/apatity/index.php>, <http://apatity.gov-murman.ru/city/about/index.php>

Общая характеристика города Мурманска

Город Мурманск – административный центр Мурманской области. Основан 4 октября 1916 года. Первое название (до апреля 1917 года) Романов-на-Мурмане. С 1985 года носит звание Города-героя. Город Мурманск награжден орденом Трудового Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени. Согласно Федеральному закону "О почетном звании Российской Федерации "Город воинской славы" городу-герою Мурманску, за проявленные в ходе ожесточенных сражений защитниками Отечества мужество, стойкость и героизм присвоено почетное звание "Город воинской славы".

Общая площадь города – 15055 гектаров, в том числе часть акватории Кольского залива площадью 1357 гектаров. В состав города входят три административных округа – Ленинский, Октябрьский и Первомайский.

Мурманск не относится к числу крупнейших городов России, но остается самым крупным городом мира за Полярным кругом, в нем проживает почти 40% населения области. По данным переписи населения 2010 года численность населения составила 304 508 человек, из них 29% проживает в Ленинском округе, 31% в Октябрьском и 40% в Первомайском округе. Плотность населения составляет 2,1 тыс. человек на 1 кв. км.

Мурманск – один из центров Баренцева Евро-Арктического региона, в который входят северные области России, Норвегии, Финляндии и Швеции. Мурманск имеет договоры о побратимстве и сотрудничестве с такими зарубежными городами, как Вадсе и Тромсе (Норвегия), Лулео (Швеция), Рованиemi (Финляндия), Джексонвилл (США), Гронинген (Голландия), Аккейрейри (Исландия) и Щецин (Польша). Действует Представительство МИД РФ, Генеральное консульство Норвегии, отделения Генеральных консульств Финляндии и Швеции, Почетное консульство Исландии. Ежегодно в городе проводятся международные семинары, конференции, встречи, выставки.

Город расположен среди сопок на берегу незамерзающего Кольского залива в 50 километрах от выхода в Баренцево море. Протяженность города вдоль береговой линии превышает 10 км. Расстояние от Мурманска до Москвы составляет 1967 км, до Санкт-Петербурга – 1448 км. Территория города площадью 0,15 тыс. кв. км имеет мелкосопочный рельеф. Акватория Кольского залива в общей площади отведенных под пользование земель составляет 9%, 43% приходится на городские леса, менее половины процента – зеленые насаждения общего пользования.

Особенности экономико-географического положения, определяющие развитие города Мурманска в качестве рыбопромышленного центра и морского транспортного узла Северо-Запада России:

- наличие транзитных транспортных сообщений, незамерзающего порта с возможностью круглогодичной навигации с прямым выходом в открытый океан на международные морские торговые пути;

- базирование мощного транспортного флота, в т.ч. танкерного и единственного в России крупнейшего в мире мощного атомного ледокольного флота, обеспечивающего

круглогодичную навигацию в Арктике, уникальная в европейской части России возможность принимать в порту суда водоизмещением более 200 тысяч тонн;

– непосредственная близость к развитым странам Запада и к обширным районам российского Севера позволяет осуществлять через Мурманский порт как экспортно-импортные перевозки, так и важнейшие для страны перевозки по Северному морскому пути;

– экспортно-сырьевая экономика региона, преобладание на территории области комбинатов, ориентированных на производство и поставку за пределы региона больших объемов сырья, перспективы освоения нефтегазовых ресурсов на шельфе Баренцева моря. Наряду с административными функциями город занимает ведущие позиции в экономике региона, оставаясь его финансовым и деловым центром. В городе сосредоточена основная часть субъектов бизнес-инфраструктуры. Среди них институты содействия развития предпринимательства.

Наряду с административными функциями город занимает ведущие позиции в экономике региона, оставаясь его финансовым и деловым центром. В городе сосредоточена основная часть субъектов бизнес-инфраструктуры. Среди них институты содействия развития предпринимательства.

Современный потребительский рынок Мурманска отличается относительно высокой насыщенностью. Товарного дефицита практически нет.

Структура розничной торговли в Мурманске имеет устойчивую тенденцию увеличения доли торгующих организаций, осуществляющих свою деятельность в рамках стационарной торговой сети, ярмарочной торговли и снижения рыночной и нестационарной торговли. Несмотря на резкое снижение потребительского спроса в 2014-2015 годах на фоне девальвации рубля и снижения реальных денежных доходов населения, потребительский рынок остается одним из ведущих и инвестиционно привлекательных секторов экономики города Мурманска, число хозяйствующих субъектов в котором ежегодно увеличивается¹.

В сфере бытового обслуживания населения ведущую роль играет малый бизнес и особенно индивидуальное предпринимательство. В последнее время отмечается процесс развития сетевых форматов предприятий бытового обслуживания: парикмахерские, салоны красоты, организации по ремонту и техническому обслуживанию автотранспорта, бытовой техники и электроники, банные комплексы. В настоящее время на территории города Мурманска действуют 469 предприятий бытовых услуг.

По данным наблюдений уровень загрязнения атмосферного воздуха г. Мурманска оценивается как низкий². См. Информационный отчет "Информация о состоянии загрязнения атмосферного воздуха городов Мурманской области по данным автоматизированных информационно-измерительных комплексов непрерывного контроля загрязняющих веществ за 4 квартал 2017 года» (https://mpr.gov-murman.ru/informatsionnyy-otchet_4-kvartal_2017.pdf).

Источник информации: www.gov-murman.ru/region/omsu/murmansk/index.php, [www.gov-murman.ru/region/index.php](http://citymurmansk.ru/strukturnye_podr/?itemid=98#descr), http://citymurmansk.ru/strukturnye_podr/?itemid=98#descr, <http://mpr.gov-murman.ru/activities/okhrana-okruzhayushchey-sredy/01.monitoring/index.php>

Основные социально-экономические показатели развития города Мурманска и Мурманской области в 2017 году

(в действующих ценах)

Показатели	01.01.2017	01.01.2018	2017 к 2016, %	Тенденция	Справочно: данные по Мурманской области	
					01.01.	2017 к

¹ Прогноз социально-экономического развития муниципального образования город Мурманск на 2017 год и плановый период 2018 и 2019 годов, долгосрочный прогноз социально-экономического развития муниципального образования город Мурманск до 2025 года

² см. Информационный отчет "Информация о состоянии загрязнения атмосферного воздуха городов Мурманской области по данным автоматизированных информационно-измерительных комплексов непрерывного контроля загрязняющих веществ за 4 квартал 2017 года» (https://mpr.gov-murman.ru/informatsionnyy-otchet_4-kvartal_2017.pdf).

					2018	2016, %
Количество организаций, в т.ч.	12937	12581	97,25	↘		
зарегистрированных в Едином реестре субъектов малого и среднего предпринимательства	7691	8725	113,44	↗↗	11724	113,09
Численность индивидуальных предпринимателей, в т.ч.	8104	8259	101,91	↗		
зарегистрированных в Едином реестре субъектов малого и среднего предпринимательства	5694	7223	126,85	↗↗	15288	123,96
Количество вновь зарегистрированных субъектов малого и среднего предпринимательства в Едином реестре субъектов малого и среднего предпринимательства в т.ч.	75	2220	в 30 р.	↗↗	3792	в 39,5 р.
- юридических лиц	75	801	в 10,7 р.	↗↗	1044	в 10,9 р.
- индивидуальных предпринимателей	0	1419	X	↗↗	2478	X
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами организаций (без субъектов малого предпринимательства), млн. рублей	139365,2	157761,4	113,2	↗	434352,2	102
Объем работ, выполненных по виду экономической деятельности “Строительство” (без субъектов малого предпринимательства), млн.руб.	2255,67	4736,9	210	↗↗	20153,5	124,7
Ввод в действие жилья, кв.м общей площади	14084,3	21887	155,4	↗↗	58780	99,2
Сальдированный финансовый результат деятельности крупных и средних предприятий, млн. руб. *	34284,2	38548,7	112,4	↗	60837,3	96,8
Индекс потребительских цен, %	107,3	104,3	97,2	↘	104,3	97,2
Среднемесячная заработная плата одного работника, руб.	58174,1	61291,2	105,4	↗	51450,3	104
Реальный рост заработной платы, %	99,1	101,05	101,97	↗	99,7	101,7
Величина прожиточного минимума за 4 квартал:	13562	13787	101,66	↗	13787	101,66
– для трудоспособного населения	14138	14374	101,67	↗	14374	101,67
– для пенсионеров	11327	11487	101,41	↗	11487	101,41
– для детей	13886	14144	101,86	↗	14144	101,86
Естественный прирост/убыль населения	-36	-370	в 10 раз	↗↗	-478	555,81

В 2017 году социально-экономическое развитие Мурманской области характеризуется устойчивостью положительных тенденций по большинству индикаторов.

По итогам 2017 года индекс промышленного производства составил 110,9 % относительно уровня 2016 года (в среднем по России – 101 %).

*здесь и далее по аналогичной сноске за январь-ноябрь соответствующего года

Цены производителей промышленных товаров по сравнению с 2016 годом снизились на 3 %, в том числе на товары, предназначенные для реализации на внутреннем рынке, – на 0,9 %, на экспорт – на 6,2 %.

В 2017 году в добывающей промышленности отгружено товаров собственного производства на сумму 106,2 млрд. рублей (85,4 % к 2016 году в действующих ценах). На снижение показателя повлияло падение цен на апатитовый концентрат (порядка 30 %). Индекс производства составил 108,5 % к 2016 году (в среднем по России – 102 %).

В 2017 году в обрабатывающих производствах отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами на сумму 148,6 млрд. рублей (107,9 % к 2016 году в действующих ценах). Наибольшую долю в структуре отгрузки обрабатывающей промышленности занимают производство пищевых продуктов (46,3 %), металлургическое производство (36,5 %), ремонт и монтаж машин и оборудования (8,1 %), производство прочих транспортных средств и оборудования (4,3 %).

Уровень металлургического производства в 2017 году вырос на 17,8 % к 2016 году. В результате наращивания поставок норильского фэйнштейна увеличились объемы выпуска никеля необработанного (в 1,2 раза), меди рафинированной (на 5,2 %), кобальта необработанного (на 3,2 %). Алюминия произведено на 5,5 % больше, чем годом ранее.

Объем отгруженной продукции в действующих ценах составил 54,3 млрд. рублей, превысив уровень 2016 года на 7,9 %.

Цены производителей в металлургии увеличились на 4,5 %.

В 2017 году организациями транспорта перевезено 35,3 млн. тонн различных грузов. В сравнении с 2016 годом объем перевозок вырос на 0,7 %.

По предварительным данным объем инвестиций в основной капитал за январь-сентябрь 2017 года составил 59,2 млрд. рублей, или 122 % к уровню аналогичного периода 2016 года в сопоставимых ценах.

Основным источником финансирования инвестиций в основной капитал в январе-сентябре 2017 года являлись собственные средства организаций (60,04 %), доля привлеченных средств составила 39,96 %. На средства бюджетов всех уровней пришлось 18,34 % общего объема инвестиций в основной капитал.

По-прежнему основными направлениями капитальных вложений были: приобретение машин, оборудования и транспортных средств (63,5 % от общего объема инвестиций).

Объем бюджетных инвестиций в основной капитал за 9 месяцев 2017 года, по предварительным данным Мурманскстата, составил почти 10 млрд. рублей, или по оценке 85,3 % к уровню аналогичного периода 2016 года в сопоставимых ценах, в связи с сокращением капитальных вложений по виду деятельности «транспортировка и хранение».

За счет средств федерального бюджета осуществлялись работы по строительству объектов в рамках реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла», проводились работы по реконструкции автомобильной дороги Р-21 «Кола» (Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия на участке км 1574+000 – км 1590+520).

Объем работ, выполненных собственными силами по виду деятельности «Строительство», за 2017 год сложился в сумме 49,5 млрд. рублей, или в 1,4 раза к 2016 году в сопоставимых ценах. Рост значения показателя обусловлен увеличением объемов работ, выполняемых предприятиями области на строительстве объектов транспортной инфраструктуры.

Потребительский рынок Мурманской области в 2017 году продемонстрировал рост физических объемов оборота розничной торговли и платных услуг населению.

В декабре 2017 года инфляция сложилась на уровне 103,1 % к декабрю предыдущего года (в 2016 году – 105,6 %), что выше среднероссийского уровня на 0,6 процентного пункта (102,5 %).

По состоянию на 01.01.2018 консолидированный бюджет Мурманской области исполнен по доходам (без внутренних оборотов) в сумме 72,7 млрд. рублей (100,1 % от годовых плановых назначений) с ростом к 2016 году на 0,1 % (на 58 млн. рублей), по расходам – 73,3

млрд. рублей (96,7 % от утвержденных бюджетных назначений на 2017 год) с ростом к 2016 году на 4,5 % (на 3,2 млрд. рублей).

По предварительным данным Мурманскстата в январе-ноябре 2017 года среднедушевые денежные доходы населения составили 35 073 рубля в месяц, что на 4,5 % выше уровня января-ноября 2016 года, в реальном выражении – на 0,1 %.

Среднемесячная начисленная заработная плата работников организаций за январь-ноябрь 2017 года сложилась в размере 49 957 рублей, по сравнению с уровнем предыдущего года увеличилась на 3,8 %, в реальном исчислении снизилась на 0,5 %.

В 2017 году демография региона характеризовалась снижением рождаемости, смертности и миграционной убыли населения.

В декабре 2017 года на региональном рынке труда сохранялась стабильная ситуация. Уровень зарегистрированной безработицы (к экономически активному населению) составил 1,6 %.

Источник: Информация об основных результатах экономической деятельности, уровне жизни населения Мурманской области за январь-декабрь 2017 года (http://minec.gov-murman.ru/activities/devel_mo/sub01/sub01/2018-god/).

Выводы:

Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов во всех трех вариантах предполагает обеспечение инфляции на уровне 4% на протяжении всего прогнозного периода; ограничение темпов роста тарифов естественных монополий уровнем инфляции; законодательное регулирование неналоговых платежей, реформу контрольно-надзорной деятельности и модернизацию института банкротства. Реализация последовательной и согласованной макроэкономической политики на прогнозном горизонте будет обеспечивать стабильность основных макроэкономических параметров - выпуска, инфляции, реального эффективного курса рубля и долгосрочных процентных ставок.

Базовый вариант прогноза исходит из консервативных предпосылок о внешнеэкономической конъюнктуре. В среднесрочной перспективе ожидается замедление мирового экономического роста до 2,8% к 2020 г. В развитых странах на уровне экономической активности будет отрицательно сказываться исчерпание возможностей посткризисного восстановительного роста. Будут нарастать и структурные ограничения, обусловленные неблагоприятной демографической ситуацией - старением населения и увеличением доли населения выше трудоспособного возраста. В базовом варианте прогноза также предполагается дальнейшее замедление китайской экономики под влиянием избыточной долговой нагрузки и перенакопления капитала в инфраструктурном секторе.

Прогноз исходит из сохранения действия на протяжении всего прогнозного периода финансовых и экономических санкций в отношении российской экономики, а также ответных мер со стороны России. Ускорение экономического роста будет обеспечиваться в первую очередь увеличением инвестиций в основной капитал, средний темп роста которых в 2018 - 2020 гг. ожидается на уровне 5,3% в среднем за год. Опережающему росту инвестиций будет способствовать реализация следующих мер Правительства РФ: программа льготного кредитования малого и среднего бизнеса; создание на базе Внешэкономбанка "фабрики проектного финансирования"; создание эффективного механизма государственно-частного партнерства на принципах "инфраструктурной ипотеки". Основная задача такого механизма - создание привлекательных условий для инвестирования частного капитала, включая долговой, в инфраструктурное строительство.

В разрезе видов экономической деятельности драйвером роста в 2018 - 2020 гг. будет обрабатывающая промышленность. В свою очередь, в ее структуре поддержку росту будут оказывать с одной стороны отрасли, которые в течение 2015 - 2016 гг. получили значительные конкурентные преимущества и успешно ими воспользовались - химический комплекс, пищевая и легкая промышленность. Кроме того, с учетом восстановления инвестиционного спроса, прогнозируется рост в инвестиционно-ориентированных отраслях (производстве

строительных материалов и отраслях машиностроения).

Инвестиционный рейтинг Мурманской области по данным национального рейтингового агентства «Эксперт РА» (<http://www.raexpert.ru/database/regions/murmansk>) – 3B1, что означает пониженный потенциал, умеренный риск.

Развитие муниципальных образований Мурманской области в 2018-2020 годах будет зависеть от общих макроэкономических условий, определяющих возможности реализации намеченных локальных целей с учётом обозначенных государством приоритетов.

Базовый (первый) вариант Прогноза социально-экономического развития Мурманской области на 2018 год и плановый период 2019 и 2020 годов (утв. постановлением Правительства Мурманской области от 27.10.2017 № 510-ПП/11) предусматривает умеренные изменения внешних и внутренних факторов при незначительном ослаблении номинального обменного курса рубля и учитывает реализацию на федеральном и региональном уровне мер по стимулированию инвестиционной активности. Базовый вариант характеризуется: умеренным экономическим ростом на фоне стабильного спроса на основные виды продукции, производимой в регионе, а также на услуги транспортной инфраструктуры; сохранением инвестиционной активности коммерческого сектора и инвестиционных возможностей бюджетов на достигнутом уровне; восстановительным ростом реальных денежных доходов населения и реальной среднемесячной заработной платы.

Наиболее значимыми по объёму инвестиций проектами, реализуемыми и запланированными к реализации в регионе, являются:

- Комплексное развитие Мурманского транспортного узла;
- Строительство специализированной верфи - «Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений» (ЦСКМС) в с. Белокаменка Мурманской области;
- Строительство опорной базы берегового обеспечения шельфовых проектов в Арктической зоне Российской Федерации с созданием промышленного кластера нефтесервисных производств и центра сервисного обслуживания кораблей и судов, осуществляющих плавание в акватории Северного морского пути, в жилрайоне Росляково г. Мурманска на базе АО «82 судоремонтный завод».

Источник информации: Сайт Министерства экономического развития РФ (<http://economy.gov.ru>), Сайт Правительства Мурманской области (<http://new.gov-murman.ru>), сайт Министерства экономического развития Мурманской области (<http://minec.gov-murman.ru>), сайт Администрации города Мурманска (http://citymurmansk.ru/strukturnye_podr/?itemid=28#descr).

ОБЗОР СЕГМЕНТА РЫНКА, К КОТОРОМУ ОТНОСИТСЯ ОБЪЕКТ ЭКСПЕРТИЗЫ

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», по состоянию на 1 января 2018 года парк автомобильной техники на территории Российской Федерации составил 50,6 млн единиц. Почти 84% от этого числа приходится на легковые автомобили, что соответствует 42,4 млн экземпляров. Легкой коммерческой технике принадлежит 8% от общего объема парка, или 4,1 млн машин. Немного меньше в стране зарегистрировано грузовых автомобилей (3,7 млн шт.), что эквивалентно доле свыше 7%. Около 1% российского парка занимают автобусы, которых насчитывается в количестве чуть более 0,4 млн единиц.

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», по состоянию на 1 июля 2017 года в России насчитывается 3,7 млн грузовых автомобилей¹. При этом здесь мы учитываем как среднетоннажную (CV), так и крупнотоннажную (HCV) технику.

Этот парк является довольно старым, поскольку его средний возраст практически достигает 20 лет, причем две трети автомобилей – старше 15 лет. Доля иномарок здесь составляет всего лишь 30%, ведь в российском грузовом парке есть немало машин, выпущенных еще в советский период. Нельзя не отметить, что более половины (53%) парка принадлежит юридическим лицам. На долю дизельных автомобилей приходится 66%, а экологическим стандартам «Евро-4» (и выше) соответствует только каждая седьмая машина.

Самый крупный из региональных парков грузовой техники находится в Москве, где

¹ По данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», по состоянию на 01.07.2017 г.

числится 171 тыс. таких автомобилей. В соседнем Подмосковье их насчитывается 149,3 тыс. единиц. Из нестоличных регионов самым крупным парком грузовиков обладает Краснодарский край (137,3 тыс. шт.). Еще в пяти субъектах РФ (Ростовская и Иркутская области, Татарстан, Ханты-Мансийский АО, Новосибирская область) тоже зарегистрировано более 100 тыс. грузовых машин.

Если рассматривать марочную структуру российского парка грузовой техники, то лидером здесь является КАМАЗ (867,9 тыс. шт.), на втором месте – ГАЗ (760,3 тыс. шт.), а замыкает первую тройку ЗИЛ (544,9 тыс. шт.). Причем на долю этих трех марок приходится порядка 60% всего парка. Наибольшее представительство в российском парке грузовиков среди иностранных брендов имеет шведский Volvo, но его показатель не дотягивает даже до 100 тыс. единиц.



По оценкам консалтинговой и аналитической компании «АСМ-холдинг», продолжается рост производства автомобильной техники. За предыдущий год рост составил 19% по сравнению с 2016 годом. Согласно прогнозам холдинга, в течение 2018 года рост производства будет продолжаться и достигнет 1736000 автомобилей в год, что на 11,9% больше, чем в прошлом году.

Производство грузовых автомобилей, включая шасси и легкие грузовики, выросло за прошлый год на 18,6% по сравнению с 2016 годом. «АСМ-холдинг» прогнозирует дальнейший рост производства грузовиков – 167000 автомобилей в год, что на 3,9% больше, чем в прошлом году. За 2017 год на 8,3% выросло производство техники отечественных брендов, в то время как производство иностранных увеличилось на 110%.

Наблюдается рост производства, предложения и спроса на отечественные грузовые автомобили. Однако следует учесть, что в категорию российских ТС попадают все автомобили иностранных брендов, произведенные в России, а также спецтехника, смонтированная в РФ на иностранных шасси.

Структура продаж дорожно-строительной техники в 2017 году выглядела следующим образом: гусеничные экскаваторы (32%) и экскаваторы-погрузчики (22%) составляли большую часть рынка. Наименьшую долю составляли сочлененные самосвалы (2%), самосвалы с жесткой рамой (3%) и колесные экскаваторы (5%). Однако, согласно прогнозу на текущий год, продажи дорожно-строительной техники вырастут на 34% по сравнению с 2017 годом.

На продажи автомобилей специального назначения окажут влияние необходимость обновления изношенного парка, а также реализация мер господдержки. По итогам прошлого года, рынок спецтехники впервые за последние 5 лет показал рост, когда совокупные продажи увеличились на 49%. В 2017 году наблюдалась положительная динамика по всем видам спецтехники. Наименьший прирост показали погрузчики с бортовым поворотом (+16%) и самоходные грейдеры (+29%).

Основные факторы, оказавшие влияние на рынок спецтехники, следующие:

- Реализация отложенного спроса на спецтехнику. В последние годы продажи новой строительной техники показывали отрицательную динамику, что связано с уходом потребителей на рынок поддержанной техники. Тем не менее растущий износ парка спецтехники будет стимулировать игроков проводить обновление основных средств;
- Предоставление льгот. Выделение Минпромторгом РФ субсидий общим размером 1 млрд. руб. по лизинговым договорам техники российских производителей позволило нарастить не только продажи спецтехники, но и объемы производства отечественных предприятий. Действие льготных условий лизинга спецтехники, на которое направлено 2,5 млрд. руб., также поддержит рынок;
- Экономика. Восстановление смежных отраслей экономики, эксплуатирующих технику специального назначения, в частности строительство, окажет благоприятное воздействие на рынок спецтехники;
- Государственная поддержка. Комплекс мер государственной поддержки для продвижения отечественных брендов на внешних рынках способствовал значительному росту экспорта в 2017 г. (+73% по состоянию на сентябрь 2017 г.).

Согласно данным проведенного компанией ЕУ анализа автомобильного рынка России и СНГ долгосрочный потенциал российского рынка объясняется низкой степенью обеспеченности населения автомобилями, солидным возрастом автопарка, продолжением государственной поддержки сектора и развитием бизнеса в РФ крупными международными игроками.

Темпы прироста будут определяться такими факторами, как обменный курс рубля, цены на нефть, уровень ставок по автомобильным кредитам, размеры и эффективность мер государственной поддержки, государственное регулирование, в частности индексация утилизационного сбора, а также перспективы снижения стоимости владения автомобилем.

Если говорить о ценовой динамике, то на рынке имеется устойчивая разница в средней цене между новым импортным автомобилем и автомобилем, собираемым в России. Поддержанный импортный автомобиль превосходит в цене новый легковой автомобиль отечественной марки, но уступает собранному в России автомобилю иностранной марки.

Самыми дорогими на рынке стабильно являются новые импортные автомобили, а самыми дешевыми – легковые автомобили отечественных марок. Цена новой импортной машины в среднем более чем в 2 раза превышает цену на новый автомобиль традиционной российской марки.

Источник: <https://www.autostat.ru/infographics/31621>, <https://www.autostat.ru/news/33159>, http://reis.zr.ru/article/ekonomika/analiz_rynka_gruzovogo_i_specialnogo_avtotransporta, <https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-automotive-survey-2018-rus/%24FILE/ey-automotive-survey-2018-rus.PDF>.

3.2. АНАЛИЗ НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Заключение о наиболее эффективном использовании отражает мнение эксперта в отношении наиболее эффективного использования собственности, исходя из анализа состояния рынка. Понятие «наиболее эффективное использование», применяемое в данном отчете, подразумевает такое использование, которое из всех разумно возможных, физически осуществимых, финансово приемлемых, должным образом обеспеченных и юридически допустимых видов использования имеет своим результатом максимально высокую текущую стоимость объекта. Анализ наиболее эффективного использования выполняется путём проверки соответствия рассматриваемых вариантов использования следующим критериям:

- Юридическая правомочность - варианты использования рассматриваются с точки зрения разрешенных законом;
- Физическая возможность - вариант использования должен быть физически осуществим при помощи данного оборудования;

- Экономическая приемлемость - вариант использования должен приносить потенциальный доход, т.е. быть прибыльным;
- Максимальная эффективность - из всех юридически и физически возможных прибыльных вариантов использования выбирается наиболее экономически привлекательный.

В соответствии с анализом полученной информации и результатов проведенного осмотра объекты экспертизы представляют собой грузовые и специализированные транспортные средства и, дорожную технику 2001-2011 гг. выпуска, трубы стальные и пластиковые в ассортименте. На момент экспертизы объекты не эксплуатируются, находятся в техническом состоянии: удовлетворительное, условно-пригодное, неудовлетворительное, непригодное к использованию.

Наиболее эффективным использованием, имеющем максимально высокую текущую стоимость, находящихся в условно-пригодном и неудовлетворительном состоянии транспортных средств и дорожной техники, будет являться после проведения мероприятий по восстановлению технического состояния, не противоречащего безопасности дорожного движения, эксплуатация по их функциональному назначению в деятельности предприятий различного профиля.

Находящиеся в предельном состоянии транспортные средства и дорожная техника непригодны к дальнейшей эксплуатации и ремонту, следовательно, не могут быть использованы по своему функциональному назначению. С точки зрения наиболее эффективного использования, имеющего максимально высокую текущую стоимость, в данном случае будет их утилизация в качестве материалов (лома) и запасных частей – реализация на разборку.

Наиболее эффективным использованием, дающим максимальную текущую стоимость, непригодных к эксплуатации труб будет являться их утилизация - реализация на вторичную переработку в качестве лома.

3.3. ПО ПЕРВОМУ ВОПРОСУ: Какова рыночная стоимость следующих объектов движимого имущества, принадлежащих обществу с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», находящихся на площадке, расположенной по адресу: Мурманская область, Апатиты г., Октябрьская ул., 14:

- автотопливозаправщик ГАЗ 3309 3615-011, государственный регистрационный номер А 049МТ 51, ПТС № 58 МХ 124924 от 09.09.2010, 2010 года выпуска, цвет белый, VIN Х9036135АА0000312, мощность двигателя 119 л.с.;
- автомобиль УАЗ 23632 UAZ PICKUP, государственный регистрационный номер А 053МТ 51, ПТС № 73 МУ 474982 от 06.05.2010, 2010 года выпуска, цвет амулет металлик, VIN ХТТ236320А0005365, мощность двигателя 128 л.с.;
- самосвал 65513-02, государственный регистрационный номер Х 549КМ 51, ПТС № 51 ОМ 427744 от 03.09.2015, 2008 года выпуска, цвет белый, VIN Х8965513С80ВА7018, мощность двигателя 300 л.с.;
- тягач седельный МАЗ 64229-032, государственный регистрационный номер 761ММ 51, ПТС № 51 ОМ 427745 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет светло-серый, VIN УЗМ64229010017595, мощность двигателя 240 л.с.;
- прицеп трейлер ЧМЗ АП-99865, государственный регистрационный номер АК 901151, ПТС № 51 ОМ 427746 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет синий, VIN ХТС99865010001253;
- бульдозер ДЗ-171.1 гусеничный, государственный регистрационный номер 0142МР 51, ПСМ № ВА 826979 от 13.11.2007, 1990 года выпуска, цвет оранжевый, мощность двигателя 125 л.с.;

- автогрейдер ДЗ-122Б-7 колесный, государственный регистрационный номер 0557 МР51, ПСМ № АА 838909 от 18.07.2000, 2000 года выпуска, цвет желтый, мощность двигателя 99 л.с.;
- автосамосвал КАМАЗ-55111С, государственный регистрационный номер Е 404ЕТ 51, ПТС № 02 КК 583621 от 16.08.2002, 2002 года выпуска, цвет оранжевый, VIN X1F55111C20302261, мощность двигателя 240 л.с.;
- бетономеситель КАМАЗ-5511, государственный регистрационный номер Е 912КМ 51, ПТС № 51 ЕВ 440406 от 11.12.1998, 1990 года выпуска, цвет серый, VIN ХТС551100L0341615, мощность двигателя 210 л.с.;
- автобус ПАЗ 3206-110, государственный регистрационный номер А 048МТ 51, 2011 года выпуска, VIN X1M3206C0B0000562, мощность двигателя 124 л.с., бензиновый, пробег – 43079;
- трубы э/с в ассортименте (2 тонны)?

В ходе исследования по вопросу Экспертом использованы следующие материалы:

- копии Паспортов транспортных средств, Паспортов самоходных машин;
- копии Инвентаризационных описей основных средств;
- копии Инвентарных карточек учета объектов основных средств;
- письмо конкурсного управляющего ООО «АСУ-1» от 17.05.2018 г.

На основании указанных документов, визуального осмотра, полученной от конкурсного управляющего ООО «АСУ-1» информации определены основные характеристики, состав, техническое состояние, сведения об имущественных правах, составлены фототаблицы объектов экспертизы.

3.3.1. ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТОВ ЭКСПЕРТИЗЫ

1). Описание объекта экспертизы - автотопливозаправщик ГАЗ 3309 3615-011, государственный регистрационный номер А 049МТ 51, ПТС № 58 МХ 124924 от 09.09.2010, 2010 года выпуска, цвет белый, VIN X9036135AA0000312, мощность двигателя 119 л.с.

Таблица 1

Показатель	Описание или характеристика показателя
Объект экспертизы	Автотопливозаправщик ГАЗ 3309 3615-011, государственный регистрационный номер А 049МТ 51, ПТС № 58 МХ 124924 от 09.09.2010, 2010 года выпуска, цвет белый, VIN X9036135AA0000312, мощность двигателя 119 л.с.
Местонахождения на момент проведения экспертизы	г. Мурманск, пр. Кирова, открытая площадка хранения автотранспорта
Собственник	Общество с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», ОГРН 1045100002452 от 28.04.2004 г., адрес (место нахождения): 184209, Мурманская обл., Апатиты г., Зиновьева ул., 4-2
Имущественные права, учитываемые при оценке объекта экспертизы	Право собственности
Существующие обременения на объект экспертизы	Нет информации
Состав объекта экспертизы с указанием сведений, достаточных для идентификации каждой из его частей (при наличии)	Состав, характеристики объекта экспертизы и сведения, достаточные для его идентификации, указаны в предоставленных заказчиком документах: – копия Паспорта транспортного средства 58 МХ 124924 от 09.09.2010 г.; – копия Инвентаризационной описи основных средств

	№1и-1 от 26.12.2016 г. – копия Инвентарной карточки учета объекта основных средств 000000046 от 23.03.2018 г.
Количественные и качественные характеристики	
Идентификационный номер (VIN)	X9036135AA0000312
Марка, модель	36135-011
Наименование (тип ТС)	Автотопливозаправщик
Категория ТС	C
Год изготовления	2010
Модель, № двигателя	Д245.7ЕЗ,544370
№ кузова	330700A0178250
Цвет кузова	Белый
Мощность двигателя, л.с.	119
Рабочий объем двигателя, куб.см	4750
Тип двигателя	Дизельный
Масса без нагрузки, кг	3965
Организация-изготовитель (страна)	ОАО «Завод ГРАЗ» (Россия)
Государственный регистрационный знак	A049MT51
Пробег на момент проведения экспертизы, км	33601
Расчетный физический износ ТС по сроку службы и пробегу (см. Таблица 15)	69,5%
Результаты осмотра объекта экспертизы и анализа имеющейся информации	Транспортное средство Автотопливозаправщик 36135-011, VIN X9036135AA0000312 хранится на открытой площадке в течение около трёх лет, без должной охраны. Видимо путём свободного доступа автомобиль подвергался частичной разборке, отсутствует аккумулятор, завести не удалось, на ходу, двигатель в рабочем состоянии, на корпусе наблюдается местами коррозия, на корпусе отслоение лакокрасочного покрытия, частично отсутствуют бортовые приборы освещения. Требуется частичное перекрашивание корпуса автомобиля, ходовая часть требует полной ревизии. Отсутствует закачивающий трубопровод в цистерну перевозки топлива. Транспортное средство находится в разуккомплектованном состоянии, в неисправном техническом состоянии. Требуется ревизия ходовой части автомобиля.
Техническое состояние объекта экспертизы (см. раздел «Определение технического состояния и физического износа объектов экспертизы»)	В текущем моменте автомобиль признаётся в условно пригодном состоянии, как транспортное средство бывшее в эксплуатации, пригодное для дальнейшей эксплуатации после выполнения текущего ремонта (замены) агрегатов, ремонта (наружной окраски) кузова (кабины), с физическим износом 65%.

Фототаблица объекта экспертизы:





2). Описание объекта экспертизы - автомобиль УАЗ 23632 UAZ PICKUP, государственный регистрационный номер А 053МТ 51, ПТС № 73 МУ 474982 от 06.05.2010, 2010 года выпуска, цвет амулет металлик, VIN ХТТ236320А0005365, мощность двигателя 128 л.с.

Таблица 2

Показатель	Описание или характеристика показателя
Объект экспертизы	Автомобиль УАЗ 23632 UAZ PICKUP, государственный регистрационный номер А 053МТ 51, ПТС № 73 МУ 474982 от 06.05.2010, 2010 года выпуска, цвет амулет металлик, VIN ХТТ236320А0005365, мощность двигателя 128 л.с.
Местонахождения на момент проведения экспертизы	г. Мурманск, пр. Кирова, открытая площадка хранения автотранспорта
Собственник	Общество с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», ОГРН 1045100002452 от 28.04.2004 г., адрес (место нахождения): 184209, Мурманская обл., Апатиты г., Зиновьева ул., 4-2
Имущественные права, учитываемые при оценке объекта экспертизы	Право собственности
Существующие обременения на объект экспертизы	Нет информации
Состав объекта экспертизы с указанием сведений, достаточных для идентификации каждой из его частей (при наличии)	Состав, характеристики объекта экспертизы и сведения, достаточные для его идентификации, указаны в предоставленных заказчиком документах: – копия Паспорта транспортного средства 73 МУ 474982 от 06.05.2010 г.; – копия Инвентаризационной описи основных средств №1и-1 от 26.12.2016 г. – копия Инвентарной карточки учета объекта основных средств 000000024 от 23.03.2018 г.
Количественные и качественные характеристики	
Идентификационный номер (VIN)	ХТТ236320А0005365
Марка, модель	УАЗ 23632 UAZ PICKUP
Наименование (тип ТС)	Грузовой
Категория ТС	В
Год изготовления	2010
Модель, № двигателя	409040*А3010317
№ кузова	236300А0005365
Цвет кузова	Амулет металлик

Мощность двигателя, л.с.	128
Рабочий объем двигателя, куб.см	2693
Тип двигателя	Бензиновый
Масса без нагрузки, кг	2165
Организация-изготовитель (страна)	ОАО «УАЗ», Россия
Государственный регистрационный знак	A053MT51
Пробег на момент проведения экспертизы, км	252378
Расчетный физический износ ТС по сроку службы и пробегу (см. Таблица 15)	79%
Результаты осмотра объекта экспертизы и анализа имеющейся информации	Транспортное средство УАЗ-23632 UAZ Pickup VIN ХЕЕ236320А0005365 хранится на открытой площадке в течение около трёх лет, без должной охраны, клин заднего моста, двигатель завести не удалось, состояние кузова автомобиля неудовлетворительное, на корпусе наблюдается сквозная коррозия, что требует замены частей кузова, проведение сварочных работ по замене частей кузова автомобиля, на корпусе отслоение лакокрасочного покрытия, требуется полное перекрашивание корпуса автомобиля, ходовая часть в не рабочем состоянии. Транспортное средство находится в неисправном техническом состоянии. Требуется ревизия ходовой части автомобиля.
Техническое состояние объекта экспертизы (см. раздел «Определение технического состояния и физического износа объектов экспертизы»)	В текущем моменте автомобиль признаётся в предельном состоянии, т.е. бывший в эксплуатации требующий ремонта в объёме, превышающим экономическую целесообразность его выполнения, отсутствие технической возможности осуществления такового, непригодное к эксплуатации и ремонту с физическим износом более 80%.

Фототаблица объекта экспертизы:





3). Описание объекта экспертизы - самосвал 65513-02, государственный регистрационный номер X 549KM 51, ПТС № 51 OM 427744 от 03.09.2015, 2008 года выпуска, цвет белый, VIN X8965513C80BA7018, мощность двигателя 300 л.с.

Таблица 3

Показатель	Описание или характеристика показателя
Объект экспертизы	Самосвал 65513-02, государственный регистрационный номер X 549KM 51, ПТС № 51 OM 427744 от 03.09.2015, 2008 года выпуска, цвет белый, VIN X8965513C80BA7018, мощность двигателя 300 л.с.
Местонахождения на момент проведения экспертизы	Открытая площадка по адресу: Мурманская область, город Апатиты, улица Октябрьская, дом 14
Собственник	Общество с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», ОГРН 1045100002452 от 28.04.2004 г., адрес (место нахождения): 184209, Мурманская обл., Апатиты г., Зиновьева ул., 4-2
Имущественные права, учитываемые при оценке объекта экспертизы	Право собственности
Существующие обременения на объект экспертизы	Нет информации
Состав объекта экспертизы с указанием сведений, достаточных для идентификации каждой из его частей (при наличии)	Состав, характеристики объекта экспертизы и сведения, достаточные для его идентификации, указаны в предоставленных заказчиком документах: – копия Паспорта транспортного средства 51 OM 427744 от 03.09.2015; – копия Инвентаризационной описи основных средств

	№1и-1 от 26.12.2016 г.; – копия Инвентарной карточки учета объекта основных средств 00-000003 от 23.03.2018 г.
Количественные и качественные характеристики	
Идентификационный номер (VIN)	X8965513C80BA7018
Марка, модель	65513-02
Наименование (тип ТС)	Самосвал
Категория ТС	C
Год изготовления	2008
Модель, № двигателя	FCS3 8G69913
№ кузова	не установлено
Цвет кузова	белый
Мощность двигателя, л.с.	300
Рабочий объем двигателя, куб.см	7330
Тип двигателя	дизельный на дизельном топливе
Масса без нагрузки, кг	13650
Организация-изготовитель (страна)	сведения отсутствуют
Государственный регистрационный знак	X549KM51
Пробег на момент проведения экспертизы, км	нет информации
Расчетный физический износ ТС по сроку службы и пробегу (см. Таблица 15)	83,5%
Результаты осмотра объекта экспертизы и анализа имеющейся информации	Транспортное средство самосвал «Ford», VIN номер X8965513C80BA7018, хранится на открытой площадке в течение около трёх лет, без должной охраны. Видимо путём свободного доступа автомобиль неоднократно подвергался частичной разборке, в процессе которой снимались ответственные детали с двигателя, с корпуса автомобиля, с ходовой части автомобиля, гидравлики управления, полностью уничтожена электрическая часть автомобиля, фрагментарно вырезаны жгуты электропроводки. Транспортное средство находится в полностью разукomплектованном состоянии, в неисправном техническом состоянии, двигатель разукomплектован, рабочее место водителя, разукomплектовано (отсутствуют все приборы управления, приборы контроля работы двигателя, автомобиля, отсутствует аккумулятор). Отсутствуют все колёса на ходовых мостах автомобиля. Весь корпус автомобиля имеет следы коррозии, легкие металлические части конструкции имеют следы сквозной коррозии. Отсутствуют полностью осветительные элементы автомобиля.
Техническое состояние объекта экспертизы (см. раздел «Определение технического состояния и физического износа объектов экспертизы»)	В текущем моменте автомобиль признаётся в предельном состоянии, т.е. бывший в эксплуатации требующий ремонта в объёме, превышающим экономическую целесообразность его выполнения, отсутствие технической возможности осуществления такового, непригодное к эксплуатации и ремонту с физическим износом более 80%.

Фототаблица объекта экспертизы:





4). Описание объекта экспертизы - тягач седельный МАЗ 64229-032, государственный регистрационный номер 761ММ 51, ПТС № 51 ОМ 427745 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет светло-серый, VIN УЗМ64229010017595, мощность двигателя 240 л.с.

Таблица 4

Показатель	Описание или характеристика показателя
Объект экспертизы	Тягач седельный МАЗ 64229-032, государственный регистрационный номер 761ММ 51, ПТС № 51 ОМ 427745 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет светло-серый, VIN УЗМ64229010017595, мощность двигателя 240 л.с.
Местонахождения на момент проведения экспертизы	Открытая площадка по адресу: Мурманская область, город Апатиты, улица Октябрьская, дом 14
Собственник	Общество с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», ОГРН 1045100002452 от 28.04.2004 г., адрес (место нахождения): 184209, Мурманская обл., Апатиты г., Зиновьева ул., 4-2
Имущественные права, учитываемые при оценке объекта экспертизы	Право собственности
Существующие обременения на объект экспертизы	Нет информации
Состав объекта экспертизы с указанием сведений, достаточных для идентификации каждой из его частей (при наличии)	Состав, характеристики объекта экспертизы и сведения, достаточные для его идентификации, указаны в предоставленных заказчиком документах:

	– копия Паспорта транспортного средства 51 ОМ 427745 от 03.09.2015; – копия Инвентаризационной описи основных средств №1и-1 от 26.12.2016 г.; – копия Инвентарной карточки учета объекта основных средств 00-000005 от 23.03.2018 г.
Количественные и качественные характеристики	
Идентификационный номер (VIN)	УЗМ64229010017595
Марка, модель	МАЗ 64229-032
Наименование (тип ТС)	Тягач седельный
Категория ТС	С
Год изготовления	2001
Модель, № двигателя	238010116589
№ кузова	КАБ.5520
Цвет кузова	Светло-серый
Мощность двигателя, л.с.	240
Рабочий объем двигателя, куб.см	14860
Тип двигателя	дизельный на дизельном топливе
Масса без нагрузки, кг	9050
Организация-изготовитель (страна)	сведения отсутствуют
Государственный регистрационный знак	У761ММ51
Пробег на момент проведения экспертизы, км	нет информации
Расчетный физический износ ТС по сроку службы и пробегу (см. Таблица 15)	90,0%
Результаты осмотра объекта экспертизы и анализа имеющейся информации	Транспортное средство МАЗ 64229-032VIN номер УЗМ 64229010017595 хранится на открытой площадке в течение около трёх лет, без должной охраны. Видимо путём свободного доступа автомобиль неоднократно подвергался частичной разборке, в процессе которой снимались ответственные детали с двигателя, с корпуса автомобиля, с ходовой части автомобиля, гидравлики управления, полностью уничтожена электрическая часть автомобиля, фрагментарно вырезаны жгуты электропроводки. Транспортное средство находится полностью в разукomплектованном состоянии, в неисправном техническом состоянии, двигатель разукomплектован, рабочее место водителя разукomплектовано (отсутствуют все приборы управления, приборы контроля работы двигателя, автомобиля, отсутствует аккумулятор). Отсутствуют все колёса на ходовых мостах автомобиля. В нерабочем состоянии находится устройство седла тягача. Весь корпус автомобиля имеет следы коррозии, легкие металлические части конструкции имеют следы сквозной коррозии. Отсутствуют полностью осветительные элементы автомобиля. В текущем моменте автомобиль МАЗ 64229-032VIN номер УЗМ64229010017595 признаётся в предельном состоянии, т.е. бывший в эксплуатации требующий ремонта в объёме, превышающим экономическую целесообразность его выполнения, отсутствие технической возможности осуществления такового, непригодное к эксплуатации и ремонту.
Техническое состояние объекта экспертизы (см. раздел «Определение технического состояния и физического износа объектов	В текущем моменте автомобиль МАЗ 64229-032VIN номер УЗМ64229010017595 признаётся в предельном состоянии, т.е. бывший в эксплуатации требующий

экспертизы)	ремонта в объёме, превышающим экономическую целесообразность его выполнения, отсутствие технической возможности осуществления такового, непригодное к эксплуатации и ремонту, с физическим износом более 80%.
-------------	---

Фототаблица объекта экспертизы:





5). Описание объекта экспертизы - прицеп трейлер ЧМЗ АП-99865, государственный регистрационный номер АК 901151, ПТС № 51 ОМ 427746 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет синий, VIN XTS99865010001253.

Таблица 5

Показатель	Описание или характеристика показателя
Объект экспертизы	Прицеп трейлер ЧМЗ АП-99865, государственный регистрационный номер АК 901151, ПТС № 51 ОМ 427746 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет синий, VIN XTS99865010001253
Местонахождения на момент проведения экспертизы	Открытая площадка по адресу: Мурманская область, город Апатиты, улица Октябрьская, дом 14
Собственник	Общество с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», ОГРН 1045100002452 от 28.04.2004 г., адрес (место нахождения): 184209, Мурманская обл., Апатиты г., Зиновьева ул., 4-2
Имущественные права, учитываемые при оценке объекта экспертизы	Право собственности
Существующие обременения на объект экспертизы	Нет информации
Состав объекта экспертизы с указанием сведений, достаточных для идентификации каждой из его частей (при наличии)	Состав, характеристики объекта экспертизы и сведения, достаточные для его идентификации, указаны в предоставленных заказчиком документах: – копия Паспорта транспортного средства 51 ОМ 427746 от 03.09.2015; – копия Инвентаризационной описи основных средств №1и-1 от 26.12.2016 г.; – копия Инвентарной карточки учета объекта основных средств 00-000006 от 13.03.2018 г.

Количественные и качественные характеристики	
Идентификационный номер (VIN)	XTS99865010001253
Марка, модель	ЧМЗ АП-99865
Наименование (тип ТС)	Прицеп трейлер
Категория ТС	Прицеп
Год изготовления	2001
Модель, № двигателя	не установлено
Шасси (рама) №	XTS99865010001253
№ кузова	не установлено
Цвет кузова	Синий
Мощность двигателя, л.с.	0
Рабочий объем двигателя, куб.см	0
Тип двигателя	сведения отсутствуют
Масса без нагрузки, кг	8600
Организация-изготовитель (страна)	сведения отсутствуют
Государственный регистрационный знак	АК901151
Пробег на момент проведения экспертизы, км	нет информации
Расчетный физический износ ТС по сроку службы и пробегу (см. Таблица 15)	89,0%
Результаты осмотра объекта экспертизы и анализа имеющейся информации	Транспортное средство VIN номер XTS99865010001253 хранится на открытой площадке в течение около трёх лет, без должной охраны. Видимо путём свободного доступа трал-прицеп неоднократно подвергался частичной разборки, в процессе которой снимались ответственные детали с корпуса трала-прицепа, с его ходовой части, сняты, отсутствуют обе аппарели-съезды с трала-прицепа, полностью уничтожена электрическая часть трала-прицепа. Транспортное средство находится полностью разукomплектованном состоянии, в неисправном техническом состоянии, разукomплектовано буксировочное устройство. В не рабочем состоянии, вся ходовая часть мосты трала-прицепа автомобиля. Корпус-платформа имеет следы коррозии, также сквозные следы нарушения целостности платформы, легкие металлические части конструкции имеют следы сквозной коррозии. Отсутствуют полностью осветительные элементы трала-прицепа. В нерабочем состоянии находится узел сцепки (буксировочное устройство) трала-прицепа.
Техническое состояние объекта экспертизы (см. раздел «Определение технического состояния и физического износа объектов экспертизы»)	В текущем моменте трал-прицеп признаётся в предельном состоянии, т.е. бывший в эксплуатации требующий ремонта в объёме, превышающим экономическую целесообразность его выполнения, отсутствие технической возможности осуществления такового, непригодное к эксплуатации и ремонту с физическим износом более 80%.

Фототаблица объекта экспертизы:



6). Описание объекта экспертизы - бульдозер ДЗ-171.1 гусеничный, государственный регистрационный номер 0142MP 51, ПСМ № ВА 826979 от 13.11.2007, 1990 года выпуска, цвет оранжевый, мощность двигателя 125 л.с.

Таблица 6

Показатель	Описание или характеристика показателя
Объект экспертизы	Бульдозер ДЗ-171.1 гусеничный, государственный регистрационный номер 0142MP 51, ПСМ № ВА 826979 от 13.11.2007, 1990 года выпуска, цвет оранжевый, мощность двигателя 125 л.с.
Местонахождения на момент проведения	Не известно. К осмотру объект предоставлен не был.

экспертизы	Согласно заявлению конкурсного управляющего ООО «АСУ-1» от 23.05.2018 г. бульдозер украден.
Собственник	Общество с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», ОГРН 1045100002452 от 28.04.2004 г., адрес (место нахождения): 184209, Мурманская обл., Апатиты г., Зиновьева ул., 4-2
Имущественные права, учитываемые при оценке объекта экспертизы	Право собственности
Существующие обременения на объект экспертизы	Нет информации
Состав объекта экспертизы с указанием сведений, достаточных для идентификации каждой из его частей (при наличии)	Состав, характеристики объекта экспертизы и сведения, достаточные для его идентификации, указаны в предоставленных заказчиком документах: – копия Паспорта самоходной машины ВА 826979 от 13.11.2007 г.; – копия Инвентаризационной описи основных средств №1и-1 от 26.12.2016 г.; – копия Инвентарной карточки учета объекта основных средств 000000011 от 23.03.2018 г.
Количественные и качественные характеристики	
Наименование и марка машины	ДЗ-171.1 Бульдозер
Предприятие-изготовитель	Челябинский тракторный завод, г. Челябинск
Год выпуска	1990
Заводской № машины (рамы)	891781
Двигатель №	228885
Цвет	оранжевый
Вид движителя	гусеничный
Мощность двигателя, кВт (л.с.)	125 (170)
Конструктивная масса, кг	18790
Государственный регистрационный знак	0142MP51
Пробег на момент проведения экспертизы, км	нет информации
Результаты осмотра объекта экспертизы и анализа имеющейся информации	Объект к осмотру не предоставлен. Согласно полученной от конкурсного управляющего ООО «АСУ-1» (см. Заявление от 23.05.2018 г., Уведомление УМВД России по Мурманской области №46/3/187802933047 от 28.05.2018 г.) бульдозер ДЗ-171.1, 1990 года выпуска, гос.номер 0142MP 51 украден. В связи с отсутствием объекта экспертизы, невозможностью осмотра, идентификации и определения технического состояния экспертиза рыночной стоимости объекта не производилась.

7). Описание объекта экспертизы - автогрейдер ДЗ-122Б-7 колесный, государственный регистрационный номер 0557 MP51, ПСМ № АА 838909 от 18.07.2000, 2000 года выпуска, цвет желтый, мощность двигателя 99 л.с.

Таблица 7

Показатель	Описание или характеристика показателя
Объект экспертизы	Автогрейдер ДЗ-122Б-7 колесный, государственный регистрационный номер 0557 MP51, ПСМ № АА 838909 от 18.07.2000, 2000 года выпуска, цвет желтый, мощность двигателя 99 л.с.
Местонахождения на момент проведения экспертизы	Открытая площадка по адресу: Мурманская область, город Апатиты, улица Октябрьская, дом 14

Собственник	Общество с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», ОГРН 1045100002452 от 28.04.2004 г., адрес (место нахождения): 184209, Мурманская обл., Апатиты г., Зиновьева ул., 4-2
Имущественные права, учитываемые при оценке объекта экспертизы	Право собственности
Существующие обременения на объект экспертизы	Нет информации
Состав объекта экспертизы с указанием сведений, достаточных для идентификации каждой из его частей (при наличии)	Состав, характеристики объекта экспертизы и сведения, достаточные для его идентификации, указаны в предоставленных заказчиком документах: – копия Паспорта самоходной машины АА 838909 от 18.07.2000 г.; – копия Инвентаризационной описи основных средств №1и-1 от 26.12.2016 г.; – копия Инвентарной карточки учета объекта основных средств 000000008 от 23.03.2018 г.
Количественные и качественные характеристики	
Наименование и марка машины	Автогрейдер ДЗ-122 Б-7
Предприятие-изготовитель	ОАО «Орловский завод дорожных машин»
Год выпуска	2000
Заводской № машины (рамы)	1430203
Двигатель №	206219
Основной ведущий мост (мосты) №	1430203
Цвет	желтый
Вид движителя	колесный
Мощность двигателя, кВт (л.с.)	99 (135)
Конструктивная масса, кг	13244
Государственный регистрационный знак	0557MP51
Пробег на момент проведения экспертизы, км	нет информации
Расчетный физический износ ТС по сроку службы и пробегу (см. Таблица 15)	более 99,0%
Результаты осмотра объекта экспертизы и анализа имеющейся информации	Транспортное средство автогрейдер ДЗ-122Б-7, заводской № машины 1430203 хранится на открытой площадке в течении около трёх лет, без должной охраны. Видимо путём свободного доступа автогрейдер неоднократно подвергался частичной разборки, в процессе которой снимались ответственные детали с двигателя, с корпуса автогрейдера, с ходовой части автогрейдера, гидравлики управления, полностью уничтожена электрическая часть автогрейдера, фрагментарно вырезаны жгуты электропроводки. Транспортное средство находится полностью разукomплектованном состоянии, в неисправном техническом состоянии, двигатель разукomплектован, рабочее место водителя, разукomплектовано (отсутствуют все приборы управления, приборы контроля работы двигателя, автогрейдера, отсутствует аккумулятор). Ходовая часть, мосты автогрейдера требует технической ревизии для проверки работоспособности, корпус автогрейдера имеет следы коррозии, легкие металлические части конструкции имеют следы сквозной коррозии. Отсутствует остекление кабины, отсутствуют полностью осветительные элементы автогрейдера.

Техническое состояние объекта экспертизы (см. раздел «Определение технического состояния и физического износа объектов экспертизы»)

В текущем моменте автогрейдер признаётся в предельном состоянии, т.е. бывший в эксплуатации требующий ремонта в объёме, превышающим экономическую целесообразность его выполнения, отсутствие технической возможности осуществления такового, непригодное к эксплуатации и ремонту с физическим износом более 80%.

Фототаблица объекта экспертизы:



8). Описание объекта экспертизы - автосамосвал КАМАЗ-55111С, государственный регистрационный номер Е 404ЕТ 51, ПТС № 02 КК 583621 от 16.08.2002, 2002 года выпуска, цвет оранжевый, VIN X1F55111C20302261, мощность двигателя 240 л.с.

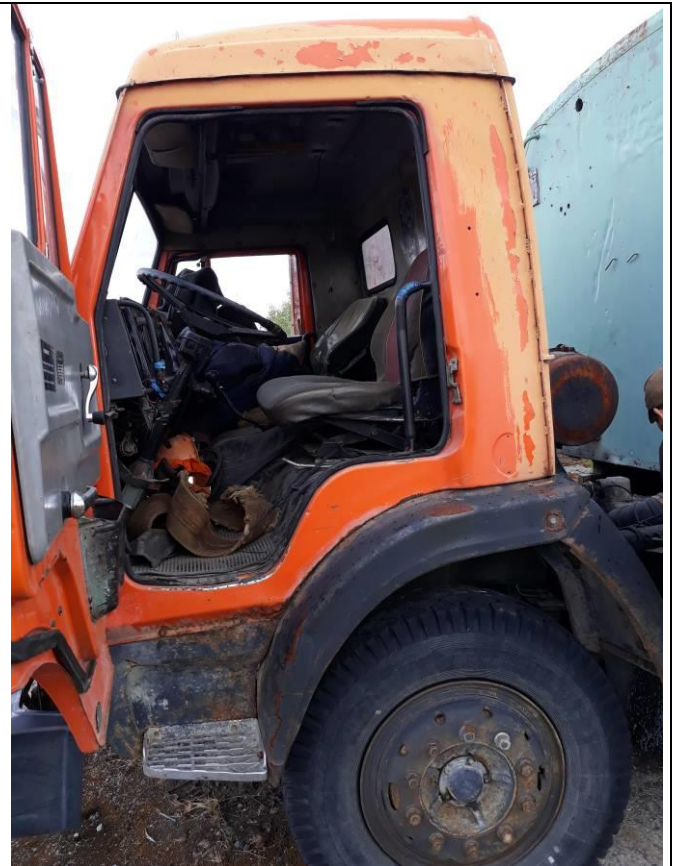
Таблица 8

Показатель	Описание или характеристика показателя
Объект экспертизы	Автосамосвал КАМАЗ-55111С, государственный регистрационный номер Е 404ЕТ 51, ПТС № 02 КК 583621 от 16.08.2002, 2002 года выпуска, цвет оранжевый, VIN X1F55111C20302261, мощность двигателя 240 л.с.
Местонахождения на момент проведения экспертизы	Открытая площадка по адресу: Мурманская область, город Апатиты, улица Октябрьская, дом 14
Собственник	Общество с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», ОГРН 1045100002452 от 28.04.2004 г., адрес (место нахождения): 184209, Мурманская обл., Апатиты г., Зиновьева ул., 4-2
Имущественные права, учитываемые при оценке объекта экспертизы	Право собственности
Существующие обременения на объект экспертизы	Нет информации
Состав объекта экспертизы с указанием сведений, достаточных для идентификации каждой из его частей (при наличии)	Состав, характеристики объекта экспертизы и сведения, достаточные для его идентификации, указаны в предоставленных заказчиком документах: – копия Паспорта транспортного средства 02 КК 583621 от 16.08.2002 г.; – копия Инвентаризационной описи основных средств №1и-1 от 26.12.2016 г.; – копия Инвентарной карточки учета объекта основных средств 000000045 от 23.03.2018 г.
Количественные и качественные характеристики	
Идентификационный номер (VIN)	X1F55111C20302261
Марка, модель	КАМАЗ-55111С
Наименование (тип ТС)	Автосамосвал 55111С
Категория ТС	С
Год изготовления	2002
Модель, № двигателя	КАМАЗ740.11 240 205547
№ кузова	0302261
Цвет кузова	оранжевый
Мощность двигателя, л.с.	240
Рабочий объем двигателя, куб.см	10850
Тип двигателя	дизель
Масса без нагрузки, кг	9050
Организация-изготовитель (страна)	ОАО «НефАЗ» Башкортостан
Государственный регистрационный знак	Е404ЕТ51
Пробег на момент проведения экспертизы, км	27 231
Расчетный физический износ ТС по сроку службы и пробегу (см. Таблица 15)	92,0%
Результаты осмотра объекта экспертизы и анализа имеющейся информации	Транспортное средство Камаз-55111С VIN номер X1F55111C20302261 хранится на открытой площадке в течении около трёх лет, без должной охраны. Видимо путём свободного доступа транспортное средство неоднократно подвергался частичной разборки, в процессе которой снимались ответственные детали с двигателя, с корпуса автомобиля КАМАЗ 55111С, с

	ходовой части автомобиля, гидравлики управления, полностью уничтожена электрическая часть автомобиля, фрагментарно вырезаны жгуты электропроводки. Транспортное средство находится в разукomплектованном в неисправном техническом состоянии, двигатель разукomплектован, рабочее место водителя, разукomплектовано (частично отсутствуют приборы управления, приборы контроля работы двигателя, отсутствует аккумулятор). Ходовая часть, мосты автомобиля требует технической ревизии для проверки работоспособности, корпус автомобиля следы коррозии. Отсутствуют осветительные элементы автомобиля.
Техническое состояние объекта экспертизы (см. раздел «Определение технического состояния и физического износа объектов экспертизы»)	В текущем моменте автомобиль признаётся в предельном состоянии, т.е. бывший в эксплуатации требующий ремонта в объёме, превышающим экономическую целесообразность его выполнения, отсутствие технической возможности осуществления такового, непригодное к эксплуатации и ремонту с физическим износом более 80%.

Фототаблица объекта экспертизы:







9). Описание объекта экспертизы - бетономеситель КАМАЗ-5511, государственный регистрационный номер Е 912КМ 51, ПТС № 51 ЕВ 440406 от 11.12.1998, 1990 года выпуска, цвет серый, VIN ХТС551100L0341615, мощность двигателя 210 л.с.

Таблица 9

Показатель	Описание или характеристика показателя
Объект экспертизы	Бетономеситель КАМАЗ-5511, государственный регистрационный номер Е 912КМ 51, ПТС № 51 ЕВ 440406 от 11.12.1998, 1990 года выпуска, цвет серый, VIN ХТС551100L0341615, мощность двигателя 210 л.с.
Местонахождения на момент проведения экспертизы	Не известно. К осмотру объект предоставлен не был. Согласно заявлению конкурсного управляющего ООО «АСУ-1» от 23.05.2018 г. бетономеситель украден.
Собственник	Общество с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», ОГРН 1045100002452 от 28.04.2004 г., адрес (место нахождения): 184209, Мурманская обл., Апатиты г., Зиновьева ул., 4-2
Имущественные права, учитываемые при оценке объекта экспертизы	Право собственности
Существующие обременения на объект экспертизы	Нет информации
Состав объекта экспертизы с указанием сведений, достаточных для идентификации каждой из его частей (при наличии)	Состав, характеристики объекта экспертизы и сведения, достаточные для его идентификации, указаны в предоставленных заказчиком документах: – копия Паспорта транспортного средства 51УВ440406 от 11.12.1998 г.; – копия Инвентаризационной описи основных средств №1и-1 от 26.12.2016 г.; – копия Инвентарной карточки учета объекта основных средств 000000028 от 23.03.2018 г.
Количественные и качественные характеристики	
Идентификационный номер (VIN)	ХТС5 51100L0341615
Марка, модель	КАМАЗ-5511
Наименование (тип ТС)	ПРОЧИЕ ГРУЗОВЫЕ БЕТО
Категория ТС	
Год изготовления	1990
Модель, № двигателя	66300
№ кузова	ХТС5 51100L0341615
Цвет кузова (кабины)	серый
Мощность двигателя, л.с.	210

Рабочий объем двигателя, куб.см	сведения отсутствуют
Тип двигателя	дизельный
Масса без нагрузки, кг	9000
Организация-изготовитель (страна)	КАМАЗ (Россия)
Государственный регистрационный знак	E912KM51
Пробег на момент проведения экспертизы, км	нет информации
Результаты осмотра объекта экспертизы и анализа имеющейся информации	Объект к осмотру не предоставлен. Согласно полученной от конкурсного управляющего ООО «АСУ-1» (см. Заявление от 23.05.2018 г., Уведомление УМВД России по Мурманской области №46/3/187802933047 от 28.05.2018 г.) бетоносмеситель КАМАЗ-5511, 1990 года выпуска, гос.номер Е 912КМ 51, украден. В связи с отсутствием объекта экспертизы, невозможностью осмотра, идентификации и определения технического состояния экспертиза рыночной стоимости объекта не производилась.

10). Описание объекта экспертизы - автобус ПАЗ 3206-110, государственный регистрационный номер А 048МТ 51, 2011 года выпуска, VIN X1M3206C0B0000562, мощность двигателя 124 л.с., бензиновый, пробег – 43079.

Таблица 10

Показатель	Описание или характеристика показателя
Объект экспертизы	Автобус ПАЗ 3206-110, государственный регистрационный номер А 048МТ 51, 2011 года выпуска, VIN X1M3206C0B0000562, мощность двигателя 124 л.с., бензиновый, пробег – 43079
Местонахождения на момент проведения экспертизы	г. Мурманск, пр. Кирова, открытая площадка хранения автотранспорта
Собственник	Общество с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», ОГРН 1045100002452 от 28.04.2004 г., адрес (место нахождения): 184209, Мурманская обл., Апатиты г., Зиновьева ул., 4-2
Имущественные права, учитываемые при оценке объекта экспертизы	Право собственности
Существующие обременения на объект экспертизы	Нет информации
Состав объекта экспертизы с указанием сведений, достаточных для идентификации каждой из его частей (при наличии)	Состав, характеристики объекта экспертизы и сведения, достаточные для его идентификации, указаны в предоставленных заказчиком документах: – копия Паспорта транспортного средства 51 ОМ 427747 от 03.09.2015 г.; – копия Инвентаризационной описи основных средств №3и от 13.06.2017 г.; – копия Инвентарной карточки учета объекта основных средств 00-000004 от 23.03.2018 г.
Количественные и качественные характеристики	
Идентификационный номер (VIN)	X1M3206C0B0000562
Марка, модель	ПАЗ 3206-110
Наименование (тип ТС)	Автобусы прочие
Категория ТС	D
Год изготовления	2011
Модель, № двигателя	532400 А 1010706
№ кузова	X1M3206C0B0000562

Цвет кузова	белый
Мощность двигателя, л.с.	124
Рабочий объем двигателя, куб.см	4670
Тип двигателя	бензиновый на безнине
Масса без нагрузки, кг	5165
Организация-изготовитель (страна)	Сведения отсутствуют
Государственный регистрационный знак	A048MT51
Пробег на момент проведения экспертизы, км	43355
Расчетный физический износ ТС по сроку службы и пробегу (см. Таблица 15)	69,0%
Результаты осмотра объекта экспертизы и анализа имеющейся информации	Транспортное средство ПАЗ 3206-110 VIN X1M3206C0B0000562 хранится на открытой площадке в течение около трёх лет, без должной охраны. Видимо путём свободного доступа автомобиль подвергался частичной разборке, в процессе которой снимались детали, отсутствует аккумулятор, клин двигателя, завести не удалось, возможно необходима замена двигателя, плохое состояние кузова автобуса, на корпусе наблюдается коррозия, требует замены частей кузова, проведение сварочных работ по замене частей кузова автомобиля, расколот передний бампер, часть его отсутствует, на корпусе отслоение лакокрасочного покрытия, требуется полное перекрашивание корпуса автомобиля, ходовая часть требует полной ревизии, частично отсутствует остекление пассажирского салона, необходимо вставить стекла в пассажирский салон, в не рабочем состоянии. Транспортное средство находится в разукomплектованном состоянии, в неисправном техническом состоянии. Требуется ревизия ходовой части автомобиля.
Техническое состояние объекта экспертизы (см. раздел «Определение технического состояния и физического износа объектов экспертизы»)	В текущем моменте автомобиль признаётся в неудовлетворительном состоянии как транспортное средство бывшее в эксплуатации, требующее капитального ремонта или замены номерных агрегатов (двигателя, кузова, рамы), полной окраски с физическим износом 75%.

Фототаблица объекта экспертизы:





11). Описание объекта экспертизы - трубы э/с в ассортименте (2 тонны).

Таблица 11

Показатель	Описание или характеристика показателя
Объект экспертизы	Трубы э/с в ассортименте (2 тонны)
Местонахождения на момент проведения экспертизы	Открытая площадка по адресу: Мурманская область, город Апатиты, улица Октябрьская, дом 14
Собственник	Общество с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», ОГРН 1045100002452 от 28.04.2004 г., адрес (место нахождения): 184209, Мурманская обл., Апатиты г., Зиновьева ул., 4-2
Имущественные права, учитываемые при оценке объекта экспертизы	Право собственности

Существующие обременения на объект экспертизы	Нет информации
Состав объекта экспертизы с указанием сведений, достаточных для идентификации каждой из его частей (при наличии)	Состав, характеристики объекта экспертизы и оцениваемых его частей приведены в следующих предоставленных документах: – копия Инвентаризационной описи основных средств №1и от 26.12.2016 г. Эксперт не получил иные документы, устанавливающие количественные и качественные характеристики объекта экспертизы
Количественные и качественные характеристики	
Марка, класс	нет информации
Назначение	нет информации
Год изготовления	нет информации
Организация-изготовитель (страна)	нет информации
Результаты осмотра объекта экспертизы и анализа имеющейся информации	Проведён осмотр труб в наличии и в ассортименте. По итогам осмотра в процессе которого проводились измерения длины, внутренних диаметров труб и определение материала из которого изготовлены трубы, была составлена таблица (см. Таблица). Вес труб определен с помощью онлайн Калькулятора металлопроката на основании произведенных замеров (см. Приложение к отчету «Копии Интернет-страниц»). Выяснилось, что трубные изделия на протяжении около трёх лет хранились и на текущий момент так же хранятся на открытой площадке, россыпью, круглогодично. В связи с этим обнаружены коррозионные изменения металла как внутренних полостей труб, так и наружных. Часть труб, которые покрыты с наружи изоляционным материалом, претерпели также изменения физических свойств изоляции, в виде пересыхания, отслоения от корпуса трубы. Некоторое количество труб из-за неправильного хранения, видимо из-за неаккуратности, допущенной при перегрузке трубных изделий, имеют явные следы деформаций на концевых окончаниях труб в виде заломов. Все перечисленные недостатки трубных изделий являются причинами, по которым использовать трубные изделия по их прямому назначению невозможно. В связи с этим эксперт считает целесообразным определить стоимость труб как металлолом, по фактору веса, с очисткой от изоляционных материалов, которые присутствуют на внешней поверхности трубы.
Общий вес предоставленных к осмотру труб	23 743 кг

Таблица 12

Список труб и характеристики

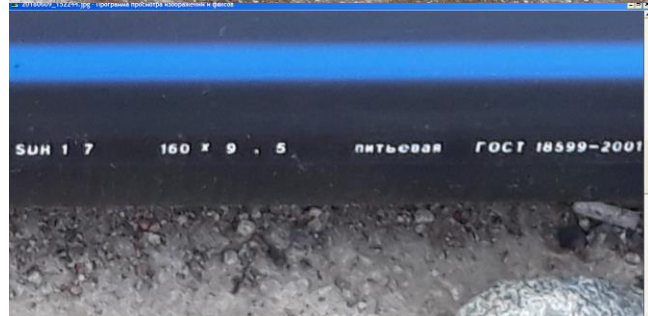
	Кол-во, шт.	Диаметр согласно производственным замерам, мм	Стандартный	Толщина стенки стальной трубы, мм	Длина, м	Вес 1 погонного метра, т	Вес 1 шт. трубы, т	Итого общий вес труб, т
Труба стальная	12	325	325	4	12	0,0317	0,3804	4,565
	2	90	89	2,5	12	0,0053	0,0636	0,127

	1	90	89	2,5	6	0,0053	0,0318	0,032
Труба стальная в пластиково й изоляции	2	156	159	4,5	6	0,02399	0,14394	0,288
	1	156	159	4,5	2	0,02399	0,04798	0,048
	4	156	159	4,5	12	0,02399	0,28788	1,152
	26	220	219	6	12	0,04202	0,50424	13,110
	3	220	219	6	9	0,04202	0,37818	1,135
	1	220	219	6	7	0,04202	0,29414	0,294
	3	275	273	6	12	0,05484	0,65808	1,974
	1	275	273	6	2	0,05484	0,10968	0,110
	1	275	273	6	4	0,05484	0,21936	0,219
Труба пластиковая питьевая	8	160	160	9,5	6	0,0045	0,027	0,216
	7	200	200	11,9	14	0,0045	0,063	0,441
	1	200	200	11,9	7	0,0045	0,0315	0,032
ВСЕГО:	73							23,743

Фототаблица объекта экспертизы:









Определение технического состояния и физического износа объектов экспертизы

Определение величины расчетного физического износа с учетом возраста и пробега оцениваемого транспортного средства проводится в соответствии с Методикой оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния (Р-03112194-0376-98) по формуле:

$$I_{\phi} = 100 \cdot (1 - e^{-\Omega}), \text{ где}$$

e - основание натуральных логарифмов, $e \approx 2,72$;

Ω - функция, зависящая от возраста и фактического пробега транспортного средства с начала эксплуатации.

Вид функции Ω для различных видов транспортных средств, физический износ дорожно-строительной техники определяются в соответствии с таблицами 7, 8 рекомендованными Методикой оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния (Р-03112194-0376-98).

Таблица 13

Параметрическое описание функции Ω , зависящей от фактического возраста T_{ϕ} и фактического пробега с начала эксплуатации L_{ϕ} , для различных видов транспортных средств

№	Вид транспортного средства	Вид зависимости Ω
1	Легковые автомобили отечественные	$\Omega = 0,07 \cdot T_{\phi} + 0,0035 \cdot L_{\phi}$
2	Грузовые бортовые автомобили отечественные	$\Omega = 0,1 \cdot T_{\phi} + 0,003 \cdot L_{\phi}$
3	Тягачи отечественные	$\Omega = 0,09 \cdot T_{\phi} + 0,002 \cdot L_{\phi}$
4	Самосвалы отечественные	$\Omega = 0,15 \cdot T_{\phi} + 0,0025 \cdot L_{\phi}$
5	Специализированные отечественные	$\Omega = 0,14 \cdot T_{\phi} + 0,002 \cdot L_{\phi}$
6	Автобусы отечественные	$\Omega = 0,16 \cdot T_{\phi} + 0,001 \cdot L_{\phi}$

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

Таблица 14

Величина физического износа дорожно-строительной техники (независимо от пробега), %

Вид техники	Возраст, лет									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Автогрейдеры	6	18	33	40	60	72	85	90	98	99
Погрузчики фронтальные одноковшовые	8	22	29	46	52	68	75	88	95	96
Экскаваторы одноковшовые	4	8	12	15	30	54	67	75	88	95
Дорожные катки	4	8	12	18	39	50	75	85	95	97
Прочая дорожно - строительная техника	5	8	16	28	44	62	76	87	94	96

Физический износ гусеничных тракторов устанавливается равным 12% в год, колесных тракторов - 10% в год независимо от пробега. Физический износ прицепов для легковых автомобилей и жилых автомобилей (типа автомобиль-дача) устанавливается равным 8% в год независимо от пробега.

Для оцениваемых транспортных средств, по которым отсутствует информация о фактическом пробеге, в целях определения расчетного физического износа принят среднегодовой пробег на основании данных Методики оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния (Р-03112194-0376-98):

- самосвал 65513-02 Ford – 45 тыс. км, среднее значение для самосвалов;
- тягач седельный МАЗ 64229-032 – 24 тыс. км, среднее значение для МАЗов;
- прицеп трейлер ЧМЗ АП-99865 – 20 тыс. км.

Таким образом, расчетный физический износ с учетом возраста и пробега оцениваемого транспортного средства составляет:

Таблица 15

Расчетный физический износ ТС по сроку службы и пробегу

Объект экспертизы	Год выпуска	Тф – факт. возраст, лет	ТЛ – факт. пробег, тыс.км	коэфф. Тф функц ии Ω	коэфф. ТЛ функц ии Ω	Функция Ω	Расчетный физический износ, %
Автотопливазправщик ГАЗ 3309 3615-011, государственный регистрационный номер А 049МТ 51, ПТС № 58 МХ 124924 от 09.09.2010, 2010 года выпуска, цвет белый, VIN Х9036135АА0000312, мощность двигателя 119 л.с.	2010	8	33,601	0,140	0,002	1,187202	69,52
Автомобиль УАЗ 23632 UAZ PICKUP, государственный регистрационный номер А 053МТ 51, ПТС № 73 МУ 474982 от 06.05.2010, 2010 года выпуска, цвет амулет металлик, VIN ХТТ236320А0005365, мощность двигателя 128 л.с.	2010	8	252,378	0,100	0,003	1,557134	78,95
Самосвал 65513-02, государственный регистрационный номер Х 549КМ 51, ПТС № 51 ОМ 427744 от 03.09.2015,	2008	10	450,000	0,090	0,002	1,8	83,49

2008 года выпуска, цвет белый, VIN X8965513C80BA7018, мощность двигателя 300 л.с.							
Тягач седельный МАЗ 64229-032, государственный регистрационный номер 761ММ 51, ПТС № 51 ОМ 427745 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет светло-серый, VIN УЗМ64229010017595, мощность двигателя 240 л.с.	2001	17	408,000	0,090	0,002	2,346	90,44
Прицеп трейлер ЧМЗ АП-99865, государственный регистрационный номер АК 901151, ПТС № 51 ОМ 427746 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет синий, VIN XTS99865010001253	2001	17	340,000	0,090	0,002	2,21	89,05
Автогрейдер ДЗ-122Б-7 колесный, государственный регистрационный номер 0557 МР51, ПСМ № АА 838909 от 18.07.2000, 2000 года выпуска, цвет желтый, мощность двигателя 99 л.с.	2000	18					более 99%
Автосамосвал КАМАЗ-55111С, государственный регистрационный номер Е 404ЕТ 51, ПТС № 02 КК 583621 от 16.08.2002, 2002 года выпуска, цвет оранжевый, VIN X1F55111С20302261, мощность двигателя 240 л.с.	2002	16	27,231	0,150	0,0025	2,468078	91,54
Автобус ПАЗ 3206-110, государственный регистрационный номер А 048МТ 51, 2011 года выпуска, VIN X1M3206C0B0000562, мощность двигателя 124 л.с., бензиновый, пробег – 43079	2011	7	43,355	0,160	0,001	1,163355	68,78

Расчетный физический износ исходя из возраста и пробега оцениваемого транспортного средства, определенный на основе нормативных сроков службы, не в полной мере учитывает техническое состояние транспортного средства, дефекты эксплуатации, все влияющие на величину износа факторы, поэтому целесообразно применить экспертный метод для определения технического состояния и физического износа объекта экспертизы.

Нормативные сроки службы машин и оборудования отражают среднестатистические условия эксплуатации. В случаях, когда расчетный физический износ отличается от определенного на основании осмотра и имеющейся информации (см. раздел «Описание объекта экспертизы») фактического состояния машин и оборудования, эксперт для установления реально существующего на момент оценки физического износа и технического состояния объектов экспертизы воспользовался методом экспертизы состояния.

Метод экспертизы состояния основывается на суждении специалиста-эксперта или самого эксперта о фактическом состоянии машины и оборудования исходя из внешнего вида, условий эксплуатации и других факторов. Характеристики состояния машин и оборудования и соответствующие данным характеристикам процентные величины износа определяются на основании справочной таблицы или шкалы экспертных оценок.

Определение технического состояния и физического износа оцениваемых транспортных средств эксперт произвел методом экспертизы состояния в соответствии с экспертной шкалой, опубликованной НП СРО «Экспертный совет» в Методическом пособии «Определение физического износа движимого имущества»

(<http://zodorov.ru/nekommercheskoe-partnerstvo-samoreguliruemaya-organizaciya-oce.html>; см. Таблица 17) на основании имеющейся информации и результатов визуального осмотра:

Таблица 16

Параметры и характеристики технического состояния АМТС

Оценка состояния	Характеристика физического состояния АМТС	Износ, %
Новое	Новое, не зарегистрированное в органах ГИБДД, в отличном состоянии после выполнения предпродажной подготовки, без признаков эксплуатации	0 – 10
Очень хорошее	Практически новое, на гарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания, не требующее ремонта или замены каких-либо частей	10 – 20
Хорошее	На послегарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания, не требующего текущего ремонта или замены каких-либо частей. После капитального ремонта	20 – 40
Удовлетворительное	Бывшее в эксплуатации с выполненными объемами технического обслуживания, требующее текущего ремонта или замены некоторых деталей, имеющее незначительные повреждения лакокрасочного покрытия	40 – 60
Условно пригодное	Бывшее в эксплуатации, в состоянии, пригодном для дальнейшей эксплуатации после выполнения работ текущего ремонта (замены) агрегатов, ремонта (наружной окраски) кузова (кабины)	60 – 75
Неудовлетворительное	Бывшее в эксплуатации, требующее капитального ремонта или замены номерных агрегатов (двигателя, кузова, рамы), полной окраски	до 80
Предельное	Бывшее в эксплуатации требующее ремонта в объеме, превышающем экономическую целесообразность его выполнения; отсутствие технической возможности осуществления такового; непригодное к эксплуатации и ремонту	80 и более

Определение технического состояния и физического износа объекта экспертизы «Трубы э/с в ассортименте» эксперт произвел на основании имеющейся информации и результатов визуального осмотра методом экспертизы состояния в соответствии со Шкалой оценки по определению физического износа (Источник: «Оценочная деятельность. Оценка стоимости имущества» под ред. И.В.Косоруковой, М.2009.изд. МФПА, книга 2, стр. 700, табл. 2.1):

Таблица17

Шкала оценки по определению степени физического износа

Оценка состояния	Общая характеристика технического состояния	Степень износа, %
Отличное	Новое, не бывшее в столь значимой эксплуатации	0
		5
		10
Очень хорошее	Практически новое, в рабочем состоянии, с недолгим сроком эксплуатации, до ремонта	10
		20
Хорошее	Бывшее в эксплуатации, полностью отремонтированное или реконструированное, в отличном состоянии	25
		30
		35
Удовлетворительное	Бывшее в эксплуатации оборудование, требующее некоторого ремонта или замены мелких частей или замены мелких частей или в рабочем состоянии, со средним сроком эксплуатации, прошедшее ремонт	40
		45
		50
		55
Условно пригодное	Бывшее в эксплуатации в состоянии, пригодном для дальнейшей эксплуатации, но требующее значительного ремонта или замены главных частей, таких, как двигатель, и других ответственных узлов	60
		65
		70
		75
		80

Неудовлетворительное	Бывшее в эксплуатации оборудование, требующее капитального ремонта, такого, как замена рабочих органов основных агрегатов	85 90
Непригодное к использованию, лом	В нерабочем состоянии, ремонт нецелесообразен, возможна реализация по стоимости материалов	97,5 и более

Нижнее значение интервала применяется в случае минимального набора характеристик технического состояния, верхнее - в случае максимального набора характеристик технического состояния.

Исходя из вышеизложенного, учитывая фактор возраста и технического состояния, эксперт определил состояние объектов экспертизы. Результаты произведенного определения физического износа оцениваемого движимого имущества представлены в Таблицах «Описание объекта экспертизы».

3.3.2. ОПИСАНИЕ ПРОЦЕССА ЭКСПЕРТИЗЫ В ЧАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ПОДХОДОВ К ОЦЕНКЕ

Процедура процесса оценки регламентирована Федеральным законом «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» № 135-ФЗ от 29.07.1998 г., Федеральными стандартами оценки «Общие понятия оценки, подходы к оценке и требования к проведению оценки (ФСО № 1)», «Цель оценки и виды стоимости (ФСО № 2)», «Требования к отчету об оценке (ФСО № 3)», «Оценка стоимости машин и оборудования (ФСО № 10)».

Определение стоимости осуществляется с учётом всех факторов, существенно влияющих как на рынок машин и оборудования в целом, так и непосредственно на ценность рассматриваемой собственности. При определении стоимости движимого имущества обычно используют три основных подхода: сравнительный, доходный, затратный.

Доходный подход применяется, когда существует достоверная информация, позволяющая прогнозировать будущие доходы, которые объект экспертизы способен приносить, а также связанные с объектом оценки расходы. При применении доходного подхода эксперт определяет величину будущих доходов и расходов и моменты их получения.

Применяя доходный подход к оценке, эксперт должен:

- а) установить период прогнозирования. Под периодом прогнозирования понимается период в будущем, на который от даты оценки производится прогнозирование количественных характеристик факторов, влияющих на величину будущих доходов;
- б) исследовать способность объекта экспертизы приносить поток доходов в течение периода прогнозирования, а также сделать заключение о способности объекта приносить поток доходов в период после периода прогнозирования;
- в) определить ставку дисконтирования, отражающую доходность вложений в сопоставимые с объектом оценки по уровню риска объекты инвестирования, используемую для приведения будущих потоков доходов к дате оценки;
- г) осуществить процедуру приведения потока ожидаемых доходов в период прогнозирования, а также доходов после периода прогнозирования в стоимость на дату оценки.

Сравнительный подход применяется, когда существует достоверная и доступная для анализа информация о ценах и характеристиках объектов-аналогов. Применяя сравнительный подход к оценке, эксперт должен:

- а) выбрать единицы сравнения и провести сравнительный анализ объекта экспертизы и каждого объекта-аналога по всем элементам сравнения. По каждому объекту-аналогу может быть выбрано несколько единиц сравнения. Выбор единиц сравнения должен быть обоснован экспертом. Эксперт должен обосновать отказ от использования других единиц сравнения, принятых при проведении оценки и связанных с факторами спроса и предложения;
- б) скорректировать значения единицы сравнения для объектов-аналогов по каждому элементу сравнения в зависимости от соотношения характеристик объекта экспертизы и

объекта-аналога по данному элементу сравнения. При внесении корректировок эксперт должен ввести и обосновать шкалу корректировок и привести объяснение того, при каких условиях значения введенных корректировок будут иными. Шкала и процедура корректирования единицы сравнения не должны меняться от одного объекта-аналога к другому;

в) согласовать результаты корректирования значений единиц сравнения по выбранным объектам-аналогам. Эксперт должен обосновать схему согласования скорректированных значений единиц сравнения и скорректированных цен объектов-аналогов.

Использование трёх подходов приводит к получению трёх различных величин стоимости одного и того же объекта. После анализа полученных результатов, для определения итоговой величины стоимости объекта, как правило, используется метод средневзвешенной, в соответствии с которым, результату, полученному в рамках каждого из примененных подходов, присваивается весовой коэффициент.

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

Затратный подход основывается на изучении возможности инвестора в приобретении конкретного объекта основных фондов и исходит из того, что инвестор, действующий экономически рационально, не заплатит за объект большую сумму, чем та, в которую обойдется приобретение (или изготовление) аналогичного по назначению, качеству и техническому состоянию объекта. Затратный подход позволяет определить полную восстановительную стоимость объекта или стоимость его замещения.

Затраты на воспроизводство (стоимость воспроизводства, восстановительная стоимость) определяются расходами в текущих ценах на создание точной копии оцениваемого объекта с использованием таких же технических решений, конструкций и материалов, а также с тем же качеством работ. В этом случае воспроизводится тот же моральный износ объекта и те же недостатки в технических решениях, которые имелись у оцениваемого объекта.

Затраты на замещение (стоимость замещения) определяются расходами в текущих ценах на создание объекта, имеющего с оцениваемым эквивалентную полезность, но произведенного с использованием современных нормативов, материалов, технологий и оборудования.

В соответствии со стандартами оценки Эксперт обосновывает выбор используемых при проведении оценки подходов. Основными подходами, используемыми при проведении оценки, являются сравнительный, доходный и затратный подходы. Эксперт вправе самостоятельно определять в рамках каждого из подходов к оценке конкретные методы оценки. Выбор того или иного подхода осуществляется исходя из возможности применения каждого из них, цели и задачи оценки, предполагаемого использования результатов оценки, допущений, полноты и достоверности исходной информации.

ОБОСНОВАНИЕ ОТКАЗА ОТ ПРИМЕНЕНИЯ ДОХОДНОГО ПОДХОДА

Доходный подход позволяет определить стоимость приносящего доход имущества, посредством учета количества, качества и продолжительности получения тех выгод, которые данный объект будет приносить в течение прогнозного периода времени. В результате анализа, ожидаемые поступления, а также доход от продажи объекта в конце прогнозного периода, дисконтируются на дату экспертизы в текущую стоимость. Доходный подход основывается на принципе ожидания, согласно которому потенциальный покупатель делает вывод о стоимости собственности в зависимости от ожидаемой отдачи, которая может быть получена в будущем от владения имуществом. Доходный подход применяется, когда

существует достоверная информация, позволяющая прогнозировать будущие доходы, которые объект экспертизы способен приносить, а также связанные с объектом экспертизы расходы.

Доходный подход при оценке машин и оборудования дает достаточно точные результаты в случае, когда объект экспертизы является типично доходным объектом, способным генерировать доход как самостоятельная единица. Коммерческие автомобили обычно используются в составе имущественных комплексов, поэтому оценка стоимости конкретного транспортного средства может быть выполнена только опосредованно путем экспертизы его вклада в общий поток доходов и расходов комплекса, что с одной стороны трудоемко, а с другой приведет к значительной погрешности.

Использование доходного подхода возможно только при оценке раритетных автомобилей в случае, когда оцениваемые автомобили приносят доход их владельцам от использования на съемках фильмов, участия в демонстрационных пробегах раритетных автомобилей с призовым фондом и экспонирования на выставках раритетных автомобилей.

В данной работе применение доходного подхода затруднительно, так как доход создается всей производственной и коммерческой системой, всеми ее активами, к которым наряду с машинами, оборудованием и транспортными средствами относятся здания, сооружения, оборотные средства, нематериальные активы. При определении рыночной стоимости серийных АМТС доходный подход не применим, так как степень эффективности (доходности) их использования не отражается на стоимости транспортного средства.

Поэтому при оценке отдельных машин, транспортных средств и оборудования доходный подход практически не применяется.

С учетом выше изложенного, Эксперт принимает решение не использовать доходный подход в дальнейших расчетах.

3.3.3. СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ПОДХОД

Основным и наиболее часто применимым методом в рамках сравнительного подхода в оценке является метод прямого сравнительного анализа продаж, согласно которому осведомленный покупатель не заплатит за собственность больше, чем цена приобретения другой собственности, имеющей равную полезность.

Расчет рыночной стоимости объекта экспертизы $C_{рын}$ при использовании сравнительного подхода проводится по формуле:

$$C_{рын} = \frac{\sum_{r=1}^k C_r^{под}}{k}, \quad \text{где:}$$

$C^{под}_r$ - r -ое значение рыночной стоимости аналога на дату оценки в полученной выборке, руб.;
 k - объем выборки значений стоимости аналогов.

Данный метод служит для оценки рыночной стоимости объекта, исходя из данных о совершаемых на рынке сделках. При этом рассматриваются сопоставимые объекты собственности, которые были проданы или, по крайней мере, предложены в продажу. Затем делаются поправки на различия, так называемые корректировки, которые существуют между оцениваемым и сопоставимыми объектами. Откорректированная цена позволяет определить наиболее вероятную цену продажи оцениваемого объекта, как если бы он был предложен на открытом и конкурентном рынке.

Сравнительный подход наиболее применим для тех видов машин и оборудования, которые имеют развитой вторичный рынок: автомобили, многие виды станков, суда, самолеты и другое стандартное серийное оборудование. Метод основан на определении рыночных цен, адекватно отражающих «ценность» единицы оборудования в ее текущем состоянии. Основная процедура заключается в сборе данных, установлении подходящих единиц сравнения (выбор аналогов).

Факторы, влияющие на цену предложения и продаж АМТС:

- Состав имущественных прав (право собственности, договор аренды (лизинга) и т.п.);
- Условия финансирования;

- Время продажи (динамика сделок);
- Год выпуска ТС;
- Пробег ТС;
- Количество наработанных мото-часов;
- Мощность двигателя (кВт/л.с.);
- Техническое состояние ТС.

Объекты экспертизы представляют собой грузовые и специализированные транспортные средства, дорожную технику, трубы стальные и пластиковые в ассортименте. На момент экспертизы объекты не эксплуатируются, находятся в условно-пригодном, неудовлетворительном, предельном (непригодном к использованию и ремонту) техническом состоянии.

По результатам мониторинга на вторичном рынке машин и оборудования не выявлено предложений к продаже транспортных средств, техники, труб в непригодном к использованию и ремонту состоянии. Эксперту не удалось обнаружить в открытом доступе предложения о продаже объектов, сравнимых с оцениваемыми объектами по функциональному назначению, марке, модели, техническим характеристикам и состоянию, стране-производителю. Согласно проведенному анализу наиболее эффективным использованием объектов экспертизы, находящихся в непригодном к эксплуатации и ремонту состоянии, будет являться их реализация в качестве материалов (лома) и запасных частей. В связи с тем, что для сравнительного анализа продаж необходимо достаточное количество объектов, сходных с оцениваемым по основным техническим характеристикам, применение сравнительного подхода нецелесообразно и не даст объективного результата при оценке следующих объектов:

- автомобиль УАЗ 23632 UAZ PICKUP, государственный регистрационный номер А 053МТ 51, ПТС № 73 МУ 474982 от 06.05.2010, 2010 года выпуска, цвет амулет металлик, VIN ХТТ236320А0005365, мощность двигателя 128 л.с.;
- самосвал 65513-02, государственный регистрационный номер Х 549КМ 51, ПТС № 51 ОМ 427744 от 03.09.2015, 2008 года выпуска, цвет белый, VIN Х8965513С80ВА7018, мощность двигателя 300 л.с.;
- тягач седельный МАЗ 64229-032, государственный регистрационный номер 761ММ 51, ПТС № 51 ОМ 427745 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет светло-серый, VIN УЗМ64229010017595, мощность двигателя 240 л.с.;
- прицеп трейлер ЧМЗ АП-99865, государственный регистрационный номер АК 901151, ПТС № 51 ОМ 427746 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет синий, VIN ХТС99865010001253;
- автогрейдер ДЗ-122Б-7 колесный, государственный регистрационный номер 0557 МР51, ПСМ № АА 838909 от 18.07.2000, 2000 года выпуска, цвет желтый, мощность двигателя 99 л.с.;
- автосамосвал КАМАЗ-55111С, государственный регистрационный номер Е 404ЕТ 51, ПТС № 02 КК 583621 от 16.08.2002, 2002 года выпуска, цвет оранжевый, VIN Х1F55111С20302261, мощность двигателя 240 л.с.;
- трубы э/с в ассортименте (2 тонны).

Для определения рыночной стоимости автотранспортных средств, находящихся в пригодном для ремонта и последующей эксплуатации состоянии (условно пригодное, неудовлетворительное), в рамках сравнительного подхода, экспертом был проведен поиск подходящих объектов в открытых печатных изданиях и сети Интернет:

- www.cars.ru
- www.bibika.ru
- www.automobile.ru
- www.avito.ru
- www.auto.ru
- www.auto.dmir.ru
- www.avtohunt.ru

- www.cars.auto.ru
- www.carsguru.net
- www.drom.ru
- www.exkavator.ru
- www.gruzoviki.com
- www.hibiny.com
- www.raise.ru.

При сравнительном анализе стоимости объекта экспертизы с ценами аналогов Эксперт использовал данные по ценам предложений (публичных ofert) аналогичных объектов, взятых из открытых источников (печатных изданий, официальных интернет-сайтов и т.п.). Такой подход, по мнению Эксперта, оправдан с той точки зрения, что потенциальный покупатель прежде, чем принять решение о покупке объекта недвижимости проанализирует текущее рыночное предложение и придет к заключению о возможной цене предлагаемой недвижимости, учитывая все его достоинства и недостатки относительно объектов сравнения.

При отсутствии в свободном доступе баз данных (листингов) с ценами реальных сделок, на которые опираются в своей работе оценщики и эксперты большинства стран мира, Эксперт справедливо сделал вывод, что данные публичных ofert наиболее близки к реальным ценам сделок купли-продажи, и, следовательно, в наибольшей степени отвечают требованиям российского законодательства в области оценки. Таким образом, Экспертом в процессе расчётов были использованы данные, именуемые в ГК РФ как «оферта» и «публичная оферта» (Ст. 435 и 437). Следовательно, Эксперт гипотетически (с учетом соответствующих корректировок) предполагал, что лицо, «сделавшее предложение, считает себя заключившим договор с адресатом, которым будет принято предложение».

Информация о предложениях объектов движимого имущества, аналогичных оцениваемому, и их ценах представлена в открытом доступе на вышеуказанных сайтах. Анализ рынка продаж транспортных средств показывает, что на вторичном рынке имеется достаточное количество предложений транспортных средств аналогичных оцениваемому.

В качестве объектов-аналогов отобраны объекты сравнения, которые относятся к одному с оцениваемым объектом сегменту рынка и сопоставимы с ним по ценообразующим факторам. Установление сходства показателей, влияющих на стоимость, осуществляется последовательно по четырем уровням: функциональное сходство, конструктивное сходство, параметрическое сходство, одновременность (дата продажи). Степень сходства объекта экспертизы и аналога определяется по элементам сравнения, которые приведены выше.

Регламентирующие оценочную деятельность нормативные документы не содержат положений о том, каким должно быть количество аналогов при применении сравнительного подхода к оценке. В населенных пунктах с численностью менее 500 тыс. жителей (небольшие города, деревни, поселки городского типа и т.п.) объем совершаемых сделок купли-продажи, публикаций предложений о продаже объектов невелик, поэтому количество используемых в качестве аналогов объектов определялось с учетом специфики рынка недвижимости, его размера и активности в месте расположения объекта экспертизы.

Из доступных Эксперт использовал в расчетах аналоги, отобранные в качестве объектов сравнения по минимуму различий, т.е. наиболее схожие с объектом экспертизы по следующим параметрам: передаваемые права собственности, время продажи (динамика сделки), местоположение, год выпуска ТС, пробег ТС, объем и мощность двигателя, техническое состояние ТС; расхождение цен аналогов. При отборе максимально схожих с объектом экспертизы аналогов эксперт также руководствовался принципом замещения, согласно которому расчетливый и осведомленный покупатель не заплатит за объект собственности больше, чем он может заплатить за другую собственность такого же качества и аналогичной полезности.

Данные об аналогах проанализированы и сведены в таблицу «Расчет рыночной стоимости объекта экспертизы».

Все необходимые обоснования применения тех или иных корректировок и их размера по каждому из выбранных объектов-аналогов приведены экспертом далее, представлены в таблице сравнительного анализа продаж «Расчет рыночной стоимости объекта экспертизы».

Описание объектов-аналогов

Данные об объектах, принятых в качестве аналогов проанализированы и сведены в расчетную таблицу «Сводная таблица сравнительного анализа» описание представлено в Приложении к настоящему отчету «Копии Интернет-страниц».

Определение поправок и порядок их внесения

При расчёте методом сравнительного анализа продаж, необходимо скорректировать цены аналогичных объектов, на различия характеристик оцениваемого объекта с объектами-аналогами. Для этого вводится ряд поправок (корректировок).

Корректировки в цены сходных объектов вносятся экспертом по всем основным факторам ценообразования. При этом корректировки проводятся отдельно по каждому фактору ценообразования с обоснованием способа определения и внесения каждой корректировки. Отрицательная корректировка вносится в случае, если по данному показателю аналог превосходит объект экспертизы, а положительная – если по данному показателю аналог ему уступает.

Для расчета и внесения поправок (корректировок) используется множество различных методов, среди которых можно выделить следующие:

- методы парных продаж;
- экспертный метод;
- статистические методы.

Метод парных продаж. Парными продажами являются продажи двух объектов, которые почти идентичны, за исключением какого-либо одного параметра. Именно этот параметр эксперт должен оценить, чтобы внести правильную поправку. Этот метод применяется в том случае, когда есть возможность подобрать парные продажи, что очень часто представляет собой большую сложность.

В основе *экспертного метода* расчета и внесения поправок лежит субъективное мнение эксперта-оценщика о том, насколько оцениваемый объект хуже или лучше сопоставимого аналога. Обычно вносятся процентные поправки. Экспертный метод расчета и внесения поправок обычно используются, когда невозможно рассчитать достаточно точные денежные поправки, но есть рыночная информация о процентных различиях.

Статистические методы. Суть статистических методов состоит в проведении корреляционно-регрессионного анализа, который подразумевает допустимую формализацию зависимости между изменениями цен объектов недвижимости и изменениями каких-либо его характеристик. Данный метод достаточно трудоемок.

Все необходимые обоснования применения тех или иных корректировок и их размера по каждому из выбранных объектов-аналогов приведены экспертом далее, представлены в таблице сравнительного анализа продаж «Расчет рыночной стоимости объекта экспертизы».

3.3.4. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ОБЪЕКТОВ ЭКСПЕРТИЗЫ В РАМКАХ СРАВНИТЕЛЬНОГО ПОДХОДА

3.3.4.1. Расчет рыночной стоимости объекта экспертизы – автотопливозаправщик ГАЗ 3309 3615-011, государственный регистрационный номер А 049МТ 51, ПТС № 58 МХ 124924 от 09.09.2010, 2010 года выпуска, цвет белый, VIN X9036135AA0000312, мощность двигателя 119 л.с.

Описание вносимых корректировок:

1. *Условия финансирования.* Сделки купли-продажи объектов в аспекте финансовых расчетов при их приобретении могут иметь разнообразные варианты, три типичных: 1) расчет покупателя с продавцом за счет собственных средств; 2) получение покупателем кредита у финансовой структуры; 3) финансирование сделки. Предполагается, что все аналоги находятся в равных условиях. Введение корректировок не требуется.

2. *Переданные права собственности.* Если оцениваемый объект имеет полное право собственности, а сравниваемый объект – ограниченное право, то есть необходимость внесения положительной корректировки и наоборот. Объект экспертизы принадлежит на правах собственности. Существующих ограничений (обременений) права – нет. Как правило, на рынке имущества осуществляется продажа права собственности на объекты. Случаев продажи иных прав экспертом не выявлено, поэтому, предполагается, что объекты, принятые экспертом в качестве аналогов, имеют право собственности. При продаже права аренды в объявлении об этом прямо указывается. Таким образом, если в объявлении о продаже недвижимости не указано иное, предполагается, что продается право собственности на объект. Введение корректировок в стоимость аналогов не требуется.

3. *Условие продажи (чистота сделки).* Данный элемент сравнения позволяет исключить объекты экспертизы из ряда сравнимых либо провести по ним корректировки цен продаж при выявлении отклонений от чисто рыночных условий продажи, предопределяемых нетипичной мотивацией приобретения транспортных средств. Такого рода отклонения могут быть связаны с особыми отношениями между продавцом и покупателем. Эксперт счел возможным не вносить корректировку в стоимость аналогов.

4. *Динамика сделок на рынке.* Для открытого рынка характерно изменение цены во времени. Как правило, цена предложения на вторичном рынке автотранспортных средств варьируется в зависимости от периода продажи. На момент экспертизы объекты-аналоги были представлены на сайтах и не сняты с продаж. В связи с этим корректировка не вводилась.

5. *Корректировка на уторговывание.* Анализируя текущую ситуацию на вторичном рынке автотранспортных средств, Эксперт счёл необходимым внести дополнительную корректировку. Она связана с тем, что реальные сделки по купле-продаже автомобилей на вторичном рынке несколько отличаются от цен предложения, т.к. цена оферты, как правило, изначально несколько завышена на т.н. «торг». Однако, в ряде случаев, цена оферты и цена сделки могут совпадать. Поправка на торг зависит от объемов и активности соответствующего сегмента рынка: чем меньше активность рынка, тем больше может быть скидка на торг, Согласно результатам опроса, проведенного аналитическим агентством «АВТОСТАТ» (<https://www.autostat.ru/press-releases/20081>), скидка на торг может достигать 40%, треть автовладельцев при продаже снижают цену на 11-30%. Учитывая текущее состояние рынка транспортных средств, незначительное число потенциальных покупателей специализированной техники, а также принимая во внимание, что в первую очередь приобретается техника в отличном и хорошем состоянии величина корректировки для каждого аналога определена в размере среднего значения интервала – 20%.

6. *Поправка на год выпуска ТС.* Данная корректировка отражает фактический срок службы транспортного средства. Если объекты-аналоги имеют различия с объектом экспертизы по году выпуска, то необходимо вносить положительные корректировки в стоимости аналогов выпущенных ранее оцениваемого ТС и отрицательные – в стоимости аналогов, выпущенных позже. Согласно имеющейся информации объект экспертизы выпущен в 2010 году, аналоги №№ 1, 2 и 3 – в 2010, 2010 и 2008 гг. соответственно.

Величина корректировки определена как разница износа по фактическому возрасту объекта-аналога и оцениваемого транспортного средства. В качестве единицы сравнения эксперт принимает показатель износа (Иф) относительно фактического возраста транспортного средства определенный в соответствии с Методикой оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния (Р-03112194-0376-98) по формуле:

$$I_{\phi} = 100 \cdot (1 - e^{-\Omega}), \text{ где}$$

e - основание натуральных логарифмов, $e \approx 2,72$;

Ω - функция, зависящая от возраста и фактического пробега транспортного средства с начала эксплуатации (Таблица 18);

T_{ϕ} - фактический возраст с начала эксплуатации на дату оценки, лет;

L_{ϕ} - фактический пробег с начала эксплуатации на дату оценки, тыс. км.

Таблица 18

Параметрическое описание функции Ω , зависящей от фактического возраста T_{ϕ} и фактического пробега с начала эксплуатации L_{ϕ} , для различных видов транспортных средств

№	Вид транспортного средства	Вид зависимости Ω
1	Легковые автомобили отечественные	$\Omega = 0,07 \cdot T_{\phi} + 0,0035 \cdot L_{\phi}$
2	Грузовые бортовые автомобили отечественные	$\Omega = 0,1 \cdot T_{\phi} + 0,003 \cdot L_{\phi}$
3	Тягачи отечественные	$\Omega = 0,09 \cdot T_{\phi} + 0,002 \cdot L_{\phi}$
4	Самосвалы отечественные	$\Omega = 0,15 \cdot T_{\phi} + 0,0025 \cdot L_{\phi}$
5	Специализированные отечественные	$\Omega = 0,14 \cdot T_{\phi} + 0,002 \cdot L_{\phi}$
6	Автобусы отечественные	$\Omega = 0,16 \cdot T_{\phi} + 0,001 \cdot L_{\phi}$
7	Легковые автомобили европейского производства	$\Omega = 0,05 \cdot T_{\phi} + 0,0025 \cdot L_{\phi}$
8	Легковые автомобили американского производства	$\Omega = 0,055 \cdot T_{\phi} + 0,003 \cdot L_{\phi}$
9	Легковые автомобили азиатского производства (кроме Японии)	$\Omega = 0,065 \cdot T_{\phi} + 0,0032 \cdot L_{\phi}$
10	Легковые автомобили производства Японии	$\Omega = 0,045 \cdot T_{\phi} + 0,002 \cdot L_{\phi}$
11	Грузовые автомобили зарубежного производства	$\Omega = 0,09 \cdot T_{\phi} + 0,002 \cdot L_{\phi}$
12	Автобусы зарубежного производства	$\Omega = 0,12 \cdot T_{\phi} + 0,001 \cdot L_{\phi}$

Таким образом, величина корректировки для аналогов № 1, 2 и 3 составит:

	Объект экспертизы	Аналог № 1	Аналог № 2	Аналог № 3
e	2,72	2,72	2,72	2,72
T_{ϕ} - фактический возраст	8	8	8	10
коэфф. 1 функции Ω	0,14	0,14	0,14	0,14
Функция Ω	1,12	1,12	1,12	1,4
e в степени Ω	0,326	0,326	0,326	0,246
Износ по сроку эксплуатации, %	67,40	67,40	67,40	75,40
Корректировка по году выпуска		0,00%	0,00%	8,00%

7. *Поправка на пробег ТС.* Если объекты-аналоги имеют различия по пробегу по отношению к объекту экспертизы, необходимо вносить положительные корректировки в стоимости аналогов, имеющих больший пробег и отрицательные – для аналогов с меньшим пробегом. Величина данной корректировки для транспортных средств принимается по разнице между величиной пробега объекта экспертизы и величиной пробега аналога. В качестве единицы сравнения эксперт принимает показатель износа (Иф) с учетом пробега с начала эксплуатации ТС определенный в соответствии с Методикой оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния (Р-03112194-0376-98) по формуле:

$$I_{\phi} = 100 \cdot (1 - e^{-\Omega}), \text{ где}$$

e - основание натуральных логарифмов, $e \approx 2,72$;

Ω - функция, зависящая от возраста и фактического пробега транспортного средства с начала эксплуатации (Таблица 18);

T_{ϕ} - фактический возраст с начала эксплуатации на дату оценки, лет;

L_{ϕ} - фактический пробег с начала эксплуатации на дату оценки, тыс. км.

Таким образом, величина корректировки для аналогов № 1, 2 и 3 составит:

	Объект экспертизы	Аналог № 1	Аналог № 2	Аналог № 3
e	2,72	2,72	2,72	2,72
L_{ϕ} - фактич. пробег	33,601	65,000	125,000	30,000
коэфф. 2 функции Ω	0,002	0,002	0,002	0,002
Функция Ω	0,067202	0,13	0,25	0,06
e в степени Ω	0,935	0,878	0,779	0,942
Износ по пробегу, %	6,50	12,20	22,10	5,80
Корректировка по пробегу ТС		6%	16%	-1%

Величина корректировки определена как разница износа, рассчитанного с учетом фактического пробега, объекта-аналога и оцениваемого транспортного средства. Таким образом, в стоимость аналогов №№ 1, 2, и 3 требуется внесение корректировок в размере (6%), (16%) и (-1%) соответственно.

8. *Мощность (объем) двигателя.* Данный параметр имеет большое значение при выборе автомобиля. Предпочтение, как правило, при одинаковом объеме двигателя, отдают автомобилю с двигателем большей мощности, имеющего более предпочтительные силовые и динамичные характеристики. Поэтому для определения зависимости стоимости автомобиля от мощности (объема) его двигателя Эксперт использовал одномерный косвенный метод по следующей формуле:

$$C = C_{ан} \left(\frac{X}{X_{ан}} \right)^y, \text{ где}$$

$C_{ан}$ = скорректированная стоимость аналога;

C = стоимость объекта экспертизы;

X = параметр объекта экспертизы;

$X_{ан}$ = параметр аналога

Введение корректировок не требуется, так как объект экспертизы и аналоги не имеют различий в данном параметре.

9. *Техническое состояние ТС.* Поправка на техническое состояние рассчитана исходя из физического состояния объекта экспертизы и принятых объектов-аналогов. Экспертом установлено, что объект экспертизы имеет условно пригодное техническое состояние, соответствующее 65% износа. Объекты-аналоги находятся в хорошем состоянии, характеризующемся 40% износа в соответствии с экспертной шкалой, опубликованной НП СРО «Экспертный совет» в Методическом пособии «Определение физического износа движимого имущества» (<http://zodorov.ru/nekommercheskoe-partnerstvo-samoreguliruemaya-organizaciya-ose.html>; см. Таблица 19). Нижнее значение интервала принимается в случае минимального набора характеристик технического состояния, верхнее - в случае максимального набора характеристик технического состояния.

Величина корректировки на техническое состояние рассчитывается по формуле:

$$П_{тс} = ((1 - I_{оц}) / (1 - I_{ан}) - 1) * 100, \text{ где}$$

$П_{тс}$ - корректировка на техническое состояние, %;

$I_{оц}$ - физический износ объекта экспертизы, уд. ед.;

$I_{ан}$ - физический износ объекта-аналога, уд. ед.

Таблица 19

Параметры и характеристики технического состояния АМТС

Оценка состояния	Характеристика физического состояния АМТС	Износ, %
------------------	---	----------

Новое	Новое, не зарегистрированное в органах ГИБДД, в отличном состоянии после выполнения предпродажной подготовки, без признаков эксплуатации	0 – 10
Очень хорошее	Практически новое, на гарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания, не требующее ремонта или замены каких-либо частей	10 – 20
Хорошее	На послегарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания, не требующего текущего ремонта или замены каких-либо частей. После капитального ремонта	20 – 40
Удовлетворительное	Бывшее в эксплуатации с выполненными объемами технического обслуживания, требующее текущего ремонта или замены некоторых деталей, имеющее незначительные повреждения лакокрасочного покрытия	40 – 60
Условно пригодное	Бывшее в эксплуатации, в состоянии, пригодном для дальнейшей эксплуатации после выполнения работ текущего ремонта (замены) агрегатов, ремонта (наружной окраски) кузова (кабины)	60 – 75
Неудовлетворительное	Бывшее в эксплуатации, требующее капитального ремонта или замены номерных агрегатов (двигателя, кузова, рамы), полной окраски	до 80
Предельное	Бывшее в эксплуатации требующее ремонта в объеме, превышающем экономическую целесообразность его выполнения; отсутствие технической возможности осуществления такового; непригодное к эксплуатации и ремонту	80 и более

10. *Комплектация ТС.* На основании предоставленных документов Экспертом установлено, что объект экспертизы имеет стандартную комплектацию. Аналоги также имеют стандартную комплектацию. Введение корректировок не требуется.

Все вышеперечисленные поправки являются независимыми процентными корректировками, которые необходимо применить к цене предложения объектов-аналогов.

Полученным после внесения корректировок стоимостям-индикаторам объектов-аналогов путем взвешенного усреднения были присвоены весовые доли. При этом удельные веса присваиваются скорректированным ценам аналогов в зависимости от количества внесенных корректировок, их абсолютной величины. Так как каждая внесенная поправка снижает точность расчетов, наиболее близким аналогам, к которым было внесено минимальное значение поправок, присваивается наибольший удельный вес. Поправка на торг принята для всех аналогов одинаковой, поэтому ее значение не повлияет на распределение весовых долей, при подсчете суммарной корректировки она не учитывалась. Удельные веса (весовые коэффициенты), в сумме равные единице, определяются по формуле:

$$g_j = \frac{1/n_j}{\sum_{j=1}^N \left(\frac{1}{n_j} \right)}, \text{ где}$$

g_j - удельный вес (весовой коэффициент) для j -го объекта-аналога;

N - количество объектов-аналогов;

j - порядковый номер объекта-аналога;

n_j - абсолютная валовая коррекция для i -го объекта-аналога.

Таблица 20

Расчет стоимости объекта экспертизы. Сводная таблица сравнительного анализа

Элемент сравнения	Объект экспертизы	Объекты сравнения		
		1	2	3
Источник информации		http://www.gruzoviki.com/firm/?id=37170&page=adp&adid=284952	http://www.raise.ru/used/commercial-transport/fuel-trucks/id-used_205335/	http://www.raise.ru/used/commercial-transport/fuel-trucks/id-used_53685/
Контактный телефон		ООО "ЧАРТ". Контактный телефон: 8-921-9673935	ООО "Треjder". Контактный телефон: 8-495-225-50-91	Игорь. Контактный телефон: 8-8-916-931-19-62
Цена предложения, руб.		650 000	400 000	500 000
Условия финансирования	За счет собственных средств	За счет собственных средств	За счет собственных средств	За счет собственных средств
Корректировка, %		0%	0%	0%
Скорректированная цена, руб.		650 000	400 000	500 000
Переданные права собственности	Право собственности	Право собственности	Право собственности	Право собственности
Корректировка, %		0%	0%	0%
Скорректированная цена, руб.		650 000	400 000	500 000
Условия сделки	Рыночные	Рыночные	Рыночные	Рыночные
Корректировка, %		0%	0%	0%
Скорректированная цена, руб.		650 000	400 000	500 000
Динамика сделки (дата продажи)	Июнь 2018 г.	Май-Июнь 2018 г.	Май-Июнь 2018 г.	Май-Июнь 2018 г.
Корректировка, %		0%	0%	0%
Скорректированная цена, руб.		650 000	400 000	500 000
Торг		Торг	Торг	Торг
Корректировка, %		-20%	-20%	-20%
Скорректированная цена, руб.		520 000	320 000	400 000
Элемент сравнения	Объект экспертизы	Элементы сравнения		
Год выпуска	2010	2010	2010	2008
Фактический возраст, лет	8	8	8	10

Корректировка, %		0%	0%	8%
Скорректированная цена, руб.		520 000	320 000	432 000
Пробег, км	33 601	65 000	125 000	30 000
Корректировка, %		6%	16%	-1%
Скорректированная цена, руб.		551 200	371 200	427 680
Объем двигателя, куб.см	4750,0	4750,0	4750,0	4750,0
Мощность двигателя, л.с.	119	119	119	119
Корректировка (%)		0,00%	0,00%	0,00%
Скорректированная цена, руб.		551 200	371 200	427 680
Техническое состояние автомобиля	Условно-пригодное	Хорошее	Хорошее	Хорошее
Степень физического износа, %	65%	40%	40%	40%
Корректировка (%)	0%	-42%	-42%	-42%
Корректировка, руб.		0	0	0
Скорректированная цена, руб.		319 696	215 296	248 054
Комплектация	Базовая	Базовая	Базовая	Базовая
Корректировка (%)		0%	0%	0%
Скорректированная цена, руб.		319 696	215 296	248 054
Значение суммарной корректировки, %		48%	58%	51%
Удельный вес аналога, %	1,000	0,3428	0,3211	0,3360
Рыночная стоимость, руб.			262 069	

Основание: Приложение «Копии Интернет-страниц», информация продавца.

Вывод: рыночная стоимость объекта экспертизы, определенная в рамках сравнительного подхода по состоянию на дату экспертизы, составляет (округленно):

262 000 (Двести шестьдесят две тысячи) рублей.

3.3.4.2. Расчет рыночной стоимости объекта экспертизы – автобус ПАЗ 3206-110, государственный регистрационный номер А 048МТ 51, 2011 года выпуска, VIN X1M3206C0B0000562, мощность двигателя 124 л.с., бензиновый, пробег – 43079.

Описание вносимых корректировок:

1. *Условия финансирования.* Сделки купли-продажи объектов в аспекте финансовых расчетов при их приобретении могут иметь разнообразные варианты, три типичных: 1) расчет покупателя с продавцом за счет собственных средств; 2) получение покупателем кредита у финансовой структуры; 3) финансирование сделки. Предполагается, что все аналоги находятся в равных условиях. Введение корректировок не требуется.

2. *Переданные права собственности.* Если оцениваемый объект имеет полное право собственности, а сравниваемый объект – ограниченное право, то есть необходимость внесения положительной корректировки и наоборот. Объект экспертизы принадлежит на правах собственности. Существующих ограничений (обременений) права – нет. Как правило, на рынке имущества осуществляется продажа права собственности на объекты. Случаев продажи иных прав экспертом не выявлено, поэтому, предполагается, что объекты, принятые экспертом в качестве аналогов, имеют право собственности. При продаже права аренды в объявлении об этом прямо указывается. Таким образом, если в объявлении о продаже недвижимости не указано иное, предполагается, что продается право собственности на объект. Введение корректировок в стоимость аналогов не требуется.

3. *Условие продажи (чистота сделки).* Данный элемент сравнения позволяет исключить объекты экспертизы из ряда сравнимых либо провести по ним корректировки цен продаж при выявлении отклонений от чисто рыночных условий продажи, предопределяемых нетипичной мотивацией приобретения транспортных средств. Такого рода отклонения могут быть связаны с особыми отношениями между продавцом и покупателем. Эксперт счел возможным не вносить корректировку в стоимость аналогов.

4. *Динамика сделок на рынке.* Для открытого рынка характерно изменение цены во времени. Как правило, цена предложения на вторичном рынке автотранспортных средств варьируется в зависимости от периода продажи. На момент экспертизы объекты-аналоги были представлены на сайтах и не сняты с продаж. В связи с этим корректировка не вводилась.

5. *Корректировка на уторговывание.* Анализируя текущую ситуацию на вторичном рынке автотранспортных средств, Эксперт счёл необходимым внести дополнительную корректировку. Она связана с тем, что реальные сделки по купле-продаже автомобилей на вторичном рынке несколько отличаются от цен предложения, т.к. цена оферты, как правило, изначально несколько завышена на т.н. «торг». Однако, в ряде случаев, цена оферты и цена сделки могут совпадать. Поправка на торг зависит от объемов и активности соответствующего сегмента рынка: чем меньше активность рынка, тем больше может быть скидка на торг. Согласно результатам опроса, проведенного аналитическим агентством «АВТОСТАТ» (<https://www.autostat.ru/press-releases/20081>), скидка на торг может достигать 40%, треть автовладельцев при продаже снижают цену на 11-30%. Учитывая текущее состояние рынка транспортных средств, незначительное число потенциальных покупателей специализированной техники, а также принимая во внимание, что в первую очередь приобретается техника в отличном и хорошем состоянии величина корректировки для каждого аналога определена в размере среднего значения интервала – 20%.

6. *Поправка на год выпуска ТС.* Данная корректировка отражает фактический срок службы транспортного средства. Если объекты-аналоги имеют различия с объектом экспертизы по году выпуска, то необходимо вносить положительные корректировки в стоимости аналогов выпущенных ранее оцениваемого ТС и отрицательные – в стоимости аналогов, выпущенных позже. Согласно имеющейся информации объект экспертизы выпущен в 2011 году, аналоги №№ 1, 2 и 3 – в 2012, 2013 и 2010 гг. соответственно.

Величина корректировки определена как разница износа по фактическому возрасту объекта-аналога и оцениваемого транспортного средства. В качестве единицы сравнения эксперт принимает показатель износа (Иф) относительно фактического возраста транспортного средства определенный в соответствии с Методикой оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния (Р-03112194-0376-98) по формуле:

$$I_{\phi} = 100 \cdot (1 - e^{-\Omega}), \text{ где}$$

e - основание натуральных логарифмов, $e \approx 2,72$;

Ω - функция, зависящая от возраста и фактического пробега транспортного средства с начала эксплуатации (Таблица 21);

T_{ϕ} - фактический возраст с начала эксплуатации на дату оценки, лет;

L_{ϕ} - фактический пробег с начала эксплуатации на дату оценки, тыс. км.

Таблица 21

Параметрическое описание функции Ω , зависящей от фактического возраста T_{ϕ} и фактического пробега с начала эксплуатации L_{ϕ} , для различных видов транспортных средств

№	Вид транспортного средства	Вид зависимости Ω
1	Легковые автомобили отечественные	$\Omega = 0,07 \cdot T_{\phi} + 0,0035 \cdot L_{\phi}$
2	Грузовые бортовые автомобили отечественные	$\Omega = 0,1 \cdot T_{\phi} + 0,003 \cdot L_{\phi}$
3	Тягачи отечественные	$\Omega = 0,09 \cdot T_{\phi} + 0,002 \cdot L_{\phi}$
4	Самосвалы отечественные	$\Omega = 0,15 \cdot T_{\phi} + 0,0025 \cdot L_{\phi}$
5	Специализированные отечественные	$\Omega = 0,14 \cdot T_{\phi} + 0,002 \cdot L_{\phi}$
6	Автобусы отечественные	$\Omega = 0,16 \cdot T_{\phi} + 0,001 \cdot L_{\phi}$
7	Легковые автомобили европейского производства	$\Omega = 0,05 \cdot T_{\phi} + 0,0025 \cdot L_{\phi}$
8	Легковые автомобили американского производства	$\Omega = 0,055 \cdot T_{\phi} + 0,003 \cdot L_{\phi}$
9	Легковые автомобили азиатского производства (кроме Японии)	$\Omega = 0,065 \cdot T_{\phi} + 0,0032 \cdot L_{\phi}$
10	Легковые автомобили производства Японии	$\Omega = 0,045 \cdot T_{\phi} + 0,002 \cdot L_{\phi}$
11	Грузовые автомобили зарубежного производства	$\Omega = 0,09 \cdot T_{\phi} + 0,002 \cdot L_{\phi}$
12	Автобусы зарубежного производства	$\Omega = 0,12 \cdot T_{\phi} + 0,001 \cdot L_{\phi}$

Таким образом, величина корректировки для аналогов № 1, 2 и 3 составит:

	Объект экспертизы	Аналог № 1	Аналог № 2	Аналог № 3
e	2,72	2,72	2,72	2,72
T_{ϕ} - фактический возраст	7	6	5	8
коэфф. 1 функции Ω	0,1	0,1	0,1	0,1
Функция Ω	0,7	0,6	0,5	0,8
e в степени Ω	0,496	0,549	0,606	0,449
Износ по сроку эксплуатации, %	50,40	45,10	39,40	55,10
Корректировка по году выпуска		-5%	-11%	5%

7. *Поправка на пробег ТС.* Если объекты-аналоги имеют различия по пробегу по отношению к объекту экспертизы, необходимо вносить положительные корректировки в стоимости аналогов, имеющих больший пробег и отрицательные – для аналогов с меньшим пробегом. Величина данной корректировки для транспортных средств принимается по разнице между величиной пробега объекта экспертизы и величиной пробега аналога. В качестве единицы сравнения эксперт принимает показатель износа (Иф) с учетом пробега с начала эксплуатации ТС определенный в соответствии с Методикой оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния (Р-03112194-0376-98) по формуле:

$$I_{\phi} = 100 \cdot (1 - e^{-\Omega}), \text{ где}$$

e - основание натуральных логарифмов, $e \approx 2,72$;

Ω - функция, зависящая от возраста и фактического пробега транспортного средства с начала эксплуатации (Таблица 21);

T_{ϕ} - фактический возраст с начала эксплуатации на дату оценки, лет;

L_{ϕ} - фактический пробег с начала эксплуатации на дату оценки, тыс. км.

Таким образом, величина корректировки для аналогов № 1, 2 и 3 составит:

	Объект экспертизы	Аналог № 1	Аналог № 2	Аналог № 3
е	2,72	2,72	2,72	2,72
Lф - фактич. пробег	43,355	54,000	0,000	35,000
коэфф. 2 функции Ω	0,003	0,003	0,003	0,003
Функция Ω	0,130065	0,162	0	0,105
е в степени Ω	0,878	0,850	1,000	0,900
Износ по пробегу, %	12,20	15,00	0,00	10,00
Корректировка по пробегу ТС		3%	-12%	-2%

Величина корректировки определена как разница износа, рассчитанного с учетом фактического пробега, объекта-аналога и оцениваемого транспортного средства. Таким образом, в стоимость аналогов №№ 1, 2, и 3 требуется внесение корректировок в размере (3%), (-12%) и (-2%) соответственно.

8. *Мощность (объем) двигателя.* Данный параметр имеет большое значение при выборе автомобиля. Предпочтение, как правило, при одинаковом объеме двигателя, отдают автомобилю с двигателем большей мощности, имеющего более предпочтительные силовые и динамичные характеристики. Поэтому для определения зависимости стоимости автомобиля от мощности (объема) его двигателя Эксперт использовал одномерный косвенный метод по следующей формуле:

$$C = C_{ан} \left(\frac{X}{X_{ан}} \right)^y, \text{ где}$$

$C_{ан}$ = скорректированная стоимость аналога;

C = стоимость объекта экспертизы;

X = параметр объекта экспертизы;

$X_{ан}$ = параметр аналога

Введение корректировок не требуется, так как объект экспертизы и аналоги не имеют различий в данном параметре.

9. *Техническое состояние ТС.* Поправка на техническое состояние рассчитана исходя из физического состояния объекта экспертизы и принятых объектов-аналогов. Экспертом установлено, что объект экспертизы имеет неудовлетворительное техническое состояние, соответствующее 75% износа. Объекты-аналоги находятся в хорошем и очень хорошем состоянии, характеризующемся 40% и 20% износа в соответствии с экспертной шкалой, опубликованной НП СРО «Экспертный совет» в Методическом пособии «Определение физического износа движимого имущества» (<http://zodorov.ru/nekommercheskoe-partnerstvo-samoreguliruemaya-organizaciya-ose.html>; см. Таблица 22).

Величина корректировки на техническое состояние рассчитывается по формуле:

$$Птс = ((1 - И_{оц}) / (1 - И_{ан}) - 1) * 100, \text{ где}$$

$Птс$ - корректировка на техническое состояние, %;

$И_{оц}$ - физический износ объекта экспертизы, уд. ед.;

$И_{ан}$ - физический износ объекта-аналога, уд. ед.

Таблица 22

Параметры и характеристики технического состояния АМТС

Оценка состояния	Характеристика физического состояния АМТС	Износ, %
Новое	Новое, не зарегистрированное в органах ГИБДД, в отличном состоянии после выполнения предпродажной подготовки, без признаков эксплуатации	0 – 10
Очень хорошее	Практически новое, на гарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания, не требующее ремонта или замены каких-либо частей	10 – 20

Хорошее	На послегарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания, не требующего текущего ремонта или замены каких-либо частей. После капитального ремонта	20 – 40
Удовлетворительное	Бывшее в эксплуатации с выполненными объемами технического обслуживания, требующее текущего ремонта или замены некоторых деталей, имеющее незначительные повреждения лакокрасочного покрытия	40 – 60
Условно пригодное	Бывшее в эксплуатации, в состоянии, пригодном для дальнейшей эксплуатации после выполнения работ текущего ремонта (замены) агрегатов, ремонта (наружной окраски) кузова (кабины)	60 – 75
Неудовлетворительное	Бывшее в эксплуатации, требующее капитального ремонта или замены номерных агрегатов (двигателя, кузова, рамы), полной окраски	до 80
Предельное	Бывшее в эксплуатации требующее ремонта в объеме, превышающем экономическую целесообразность его выполнения; отсутствие технической возможности осуществления такового; непригодное к эксплуатации и ремонту	80 и более

10. *Комплектация ТС.* На основании предоставленных документов Экспертом установлено, что объект экспертизы имеет стандартную комплектацию. Аналоги также имеют стандартную комплектацию. Введение корректировок не требуется.

Все вышеперечисленные поправки являются независимыми процентными корректировками, которые необходимо применить к цене предложения объектов-аналогов.

Полученным после внесения корректировок стоимостям-индикаторам объектов-аналогов путем взвешенного усреднения были присвоены весовые доли. При этом удельные веса присваиваются скорректированным ценам аналогов в зависимости от количества внесенных корректировок, их абсолютной величины. Так как каждая внесенная поправка снижает точность расчетов, наиболее близким аналогам, к которым было внесено минимальное значение поправок, присваивается наибольший удельный вес. Поправка на торг принята для всех аналогов одинаковой, поэтому ее значение не повлияет на распределение весовых долей, при подсчете суммарной корректировки она не учитывалась. Удельные веса (весовые коэффициенты), в сумме равные единице, определяются по формуле:

$$g_j = \frac{1/n_j}{\sum_{j=1}^N \left(\frac{1}{n_j} \right)}, \text{ где}$$

g_j - удельный вес (весовой коэффициент) для j -го объекта-аналога;

N - количество объектов-аналогов;

j - порядковый номер объекта-аналога;

n_j - абсолютная валовая коррекция для i -го объекта-аналога.

Таблица 23

Расчет стоимости объекта экспертизы. Сводная таблица сравнительного анализа

Элемент сравнения	Объект экспертизы	Объекты сравнения		
		1	2	3
Источник информации		https://spec.drom.ru/krasnodar/bus/paz-3206-4x4-polnoprivodnyj-2012g-64015743.html	https://spec.drom.ru/nizhnevartovsk/bus/paz-3206-110-60-novyj-2ed-po-850.000-59303654.html	https://ehkskavator.ru/item/607175
Контактный телефон		Номер объявления 64015743	Контактный телефон: 8-922-655-36-37	ООО "Строй-Проект". Контактный телефон: 8-918-200-44-70, 8-967-640-05-50
Цена предложения, руб.		560 000	900 000	500 000
Условия финансирования	За счет собственных средств	За счет собственных средств	За счет собственных средств	За счет собственных средств
Корректировка, %		0%	0%	0%
Скорректированная цена, руб.		560 000	900 000	500 000
Переданные права собственности	Право собственности	Право собственности	Право собственности	Право собственности
Корректировка, %		0%	0%	0%
Скорректированная цена, руб.		560 000	900 000	500 000
Условия сделки	Рыночные	Рыночные	Рыночные	Рыночные
Корректировка, %		0%	0%	0%
Скорректированная цена, руб.		560 000	900 000	500 000
Динамика сделки (дата продажи)	Июнь 2018 г.	Май-Июнь 2018 г.	Май-Июнь 2018 г.	Февраль-Июнь 2018 г.
Корректировка, %		0%	0%	0%
Скорректированная цена, руб.		560 000	900 000	500 000
Торг		Торг	Торг	Торг
Корректировка, %		-20%	-20%	-20%
Скорректированная цена, руб.		448 000	720 000	400 000
Элемент сравнения	Объект экспертизы	Элементы сравнения		
Год выпуска	2011	2012	2013	2010
Фактический возраст, лет	7	6	5	8
Корректировка, %		-5%	-11%	5%
Скорректированная цена, руб.		425 600	640 800	420 000
Пробег, км	43 355	54 000	0	35 000
Корректировка, %		3%	-12%	-2%

Скорректированная цена, руб.		438 368	563 904	411 600
Объем двигателя, куб.см	4670,0	4670,0	4670,0	4670,0
Мощность двигателя, л.с.	124	124	124	124
Корректировка (%)		0,00%	0,00%	0,00%
Скорректированная цена, руб.		438 368	563 904	411 600
Техническое состояние автомобиля	Неудовлетворительное	Хорошее	Очень хорошее	Очень хорошее
Степень физического износа, %	75%	40%	20%	20%
Корректировка (%)	0%	-58%	-69%	-69%
Корректировка, руб.		0	0	0
Скорректированная цена, руб.		184 115	174 810	127 596
Комплектация	Базовая	Базовая	Базовая	Базовая
Корректировка (%)		0%	0%	0%
Скорректированная цена, руб.		184 115	174 810	127 596
Значение суммарной корректировки, %		66%	92%	76%
Удельный вес аналога, %	1,000	0,3562	0,3079	0,3359
Рыночная стоимость, руб.		162 265		

Основание: Приложение «Копии Интернет-страниц», информация продавца.

Вывод: рыночная стоимость объекта экспертизы, определенная в рамках сравнительного подхода, составляет (округленно):

162 000 (Сто шестьдесят две тысячи) рублей.

Вывод: рыночная стоимость объектов экспертизы, определенная в рамках сравнительного подхода, с учетом округления составляет:

Объект экспертизы	Рыночная стоимость объекта экспертизы, руб.
Автотопливозаправщик ГАЗ 3309 3615-011, государственный регистрационный номер А 049МТ 51, ПТС № 58 МХ 124924 от 09.09.2010, 2010 года выпуска, цвет белый, VIN X9036135AA0000312, мощность двигателя 119 л.с.	262 000
Автобус ПАЗ 3206-110, государственный регистрационный номер А 048МТ 51, 2011 года выпуска, VIN X1M3206C0B0000562, мощность двигателя 124 л.с., бензиновый, пробег – 43079	162 000
ВСЕГО:	424 000

424 000 (Четыреста двадцать четыре тысячи) рублей НДС не облагается.

Согласно подпункту 15 пункта 2 статьи 146 Налогового кодекса РФ объектом налогообложения в целях исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость (НДС) не признаются операции по реализации имущества и (или) имущественных прав должников, признанных в соответствии с законодательством Российской Федерации несостоятельными (банкротами).

3.3.5. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ОБЪЕКТОВ ЭКСПЕРТИЗЫ В РАМКАХ ЗАТРАТНОГО ПОДХОДА

Затратный подход представляет собой совокупность методов оценки стоимости объекта экспертизы, основанных на определении затрат, необходимых для приобретения, воспроизводства либо замещения объекта экспертизы с учетом износа и устареваний. Затратный подход при оценке стоимости машин и оборудования базируется на принципе замещения.

Затратный подход преимущественно применяется в тех случаях, когда существует достоверная информация, позволяющая определить затраты на приобретение, воспроизводство либо замещение объекта экспертизы.

В рамках затратного подхода применяются различные методы, основанные на определении затрат на создание точной копии объекта экспертизы или объекта, имеющего аналогичные полезные свойства. Критерии признания объекта точной копией объекта экспертизы или объектом, имеющим сопоставимые полезные свойства, определяются федеральными стандартами оценки, устанавливающими требования к проведению оценки отдельных видов объектов оценки и (или) для специальных целей (п. 18 ФСО № 1 «Общие понятия оценки, подходы и требования к проведению оценки (ФСО №1)», утв. приказом Минэкономразвития РФ № 297 от 20.05.2015)

При применении затратного подхода к оценке машин и оборудования эксперт учитывает следующие положения (п. 14 ФСО № 10 «Оценка стоимости машин и оборудования (ФСО №10)», утв. приказом Минэкономразвития РФ № 328 от 01.06.2015):

- при оценке специализированных машин и оборудования целесообразно применять затратный подход. Специализированные машины и оборудование - совокупность технологически связанных объектов, не представленная на рынке в виде самостоятельного объекта и имеющая существенную стоимость только в составе бизнеса;
- затраты на воспроизводство машин и оборудования (без учета износа и устареваний) определяются на основе сравнения с затратами на создание или производство либо приобретение точной копии объекта экспертизы;
- затраты на замещение машин и оборудования (без учета износа и устареваний) определяются на основе сравнения с затратами на создание или производство либо приобретение объекта, имеющего аналогичные полезные свойства;

- точной копией объекта экспертизы для целей оценки машин и оборудования признается объект, у которого совпадают с объектом оценки, как минимум, следующие признаки: наименование, обозначение модели (модификации), основные технические характеристики;

- объектом, имеющим аналогичные полезные свойства, для целей оценки машин и оборудования признается объект, у которого имеется сходство с объектом оценки по функциональному назначению, принципу действия, конструктивной схеме;

- при применении затратного подхода рассчитывается накопленный совокупный износ оцениваемой машины или единицы оборудования, интегрирующий физический износ, функциональное и экономическое устаревания, при этом учитываются особенности обесценения при разных условиях эксплуатации, а также с учетом принятых допущений, на которых основывается оценка, максимально ориентируясь на рыночные данные.

Под затратами на воспроизводство (стоимостью воспроизводства, стоимостью восстановления) оцениваемых технических средств подразумевают стоимость воспроизводства их точного аналога в текущих ценах на дату оценки либо стоимость приобретения нового объекта, полностью идентичного данному, также в текущих ценах.

Под затратами на замещение (стоимостью замещения) оцениваемых машин и оборудования понимают номинальную стоимость приобретения аналогичных новых объектов, максимально похожих на оцениваемые в текущих ценах.

Для вычисления суммы затрат на воспроизводство или замещение (полной стоимости воспроизводства или полной стоимости замещения), которые являются базой для расчетов в затратном подходе, требуется определить затраты (издержки), связанные с созданием, приобретением и установкой оцениваемых машин и оборудования.

Утилизационная стоимость объекта экспертизы – стоимость объекта экспертизы, равная рыночной стоимости материалов, которые он в себя включает, с учетом затрат на утилизацию объекта экспертизы. Утилизационная стоимость определяется по окончании срока полезного использования объекта экспертизы, либо при наличии существенных повреждений, если дальнейшее использование объекта экспертизы по назначению невозможно.

Затратный подход к оценке имущества практически реализуется в следующих методиках:

1. Расчет по цене однородного объекта;
2. Поэлементный (поагрегатный) расчет;
3. Анализ и индексация затрат;
4. Метод удельных ценовых показателей;
5. Расчет по укрупненным нормативам и др.

Метод расчета по цене однородного объекта. Для оцениваемого объекта подбирается однородный объект, похожий по конструкции, используемым материалам и технологии изготовления, на который известна цена. Причем, однородный объект может иметь, совсем другое назначение и применяться в другой отрасли. Предполагается, что себестоимость изготовления однородного объекта близка к себестоимости изготовления оцениваемого объекта и формируется под влиянием общих для данных объектов производственных факторов. Цена на однородный объект складывается из полной себестоимости производства, чистой прибыли предприятия, налога на прибыль, наценки и НДС (18%).

Метод поэлементного расчета. Данная методика применима в тех случаях, когда оцениваемый объект может быть собран из нескольких составных частей, которые можно приобрести и цены, которые известны на рынке. При этом исходят из того, что сборка такого изделия несложна и может быть выполнена самим потребителем. На начальном этапе определяется перечень комплектующих узлов (агрегатов), из которых состоит объект экспертизы. На следующем этапе собирается ценовая информация по ним. На заключительном этапе стоимость комплектующих узлов (агрегатов), составляющих объекта экспертизы, суммируется. Необходимо отметить, что применение данного метода возможно только при наличии развитого рынка комплектующих узлов (агрегатов) и прозрачности цен на них.

Индексный метод оценки (метод индексации балансовой стоимости). При его применении осуществляется приведение базовой стоимости объекта к современному уровню с

помощью какого-либо одного индекса или нескольких индексов изменения цен за определенный период. Особенность данной методики состоит в том, что индексированию подвергают не стоимость (цену) объекта в целом, а затраты, из которых складывается его себестоимость. В этом случае за основу берут ценовые индексы тех ресурсов, которые расходуются при производстве объекта. Причем речь идет о базисных ценовых индексах, представляющих собой соотношение цены на конец определенного периода (года, квартала, месяца) к цене на конец базисного периода. Чтобы привести значение затратного показателя к моменту оценки, надо этот показатель по состоянию на исходный момент умножить на корректирующий индекс.

Метод укрупненных показателей. Если имеется конструкторская документация на объект экспертизы и эксперт может получить информацию от предприятия-изготовителя, то появляется возможность рассчитать себестоимость объекта по укрупненным нормативам. Для укрупненных расчетов нужна информация из сферы производства продукции, похожей на объект экспертизы по технологии изготовления, организации производства и материальному составу. При этом не надо подбирать функциональные и конструктивные аналоги.

Метод замещения (МЗ) - под стоимостью замещения оцениваемого объекта понимается минимальная стоимость приобретения (в текущих ценах) на свободном, открытом и конкурентном рынке аналогичного нового объекта, максимально близкого к рассматриваемому по всем функциональным, конструктивным и эксплуатационным характеристикам, существенным - с точки зрения его настоящего использования.

Метод удельных ценовых показателей заключается в расчете стоимости на основе удельных ценовых показателей, то есть цены, приходящейся на единицу главного параметра (производительности, мощности и т.д.), массы или объема.

Объекты экспертизы представляют собой грузовые и специализированные транспортные средства и дорожную технику 2001-2011 гг. выпуска, трубы стальные и пластиковые в ассортименте. На момент экспертизы объекты не эксплуатируются, находятся в условно-пригодном, неудовлетворительном и предельном (непригодном к использованию и ремонту) состоянии. Для определения стоимости восстановления или замещения эксперт опирается на информацию фирм-производителей, торгующих организаций и ресурсы Интернет о стоимости нового идентичного оборудования. В данном случае необходимо принимать во внимание, что цены представляют собой стоимость нового современного аналогичного оборудования, которое в результате развития технологий претерпело усовершенствования и модификации. Полученные таким образом цены замещения или восстановления не отражают функциональное устаревание объекта экспертизы, потерю стоимости в результате развития новых технологий, что влечет за собой невысокую точность оценки.

Согласно проведенному анализу наиболее эффективным использованием объектов экспертизы, находящихся в непригодном к эксплуатации и ремонту состоянии является их утилизация - реализация в качестве материалов (лома) и запасных частей.

С учетом вышеизложенного для целей настоящей экспертизы выбран **метод удельных ценовых показателей** на основе ценовых показателей массы или длины оцениваемых машин и оборудования. Эксперт считает, что в данном случае этот метод наиболее достоверно отражает на дату оценки рыночную стоимость объекта экспертизы. Для использования вышеназванного метода в распоряжении эксперта имеются все необходимые данные.

Под утилизацией понимается стадия, завершающая жизненный цикл после окончания эксплуатации, а так же процесс, включающий совокупность организационно-технических мероприятий по подготовке, хранению, разделке объекта и его реализации на внутреннем или внешнем рынках.

Утилизационная стоимость машины или оборудования 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 еще годных для использования, в том числе после ремонта или восстановления. В металлолом не принимают автомобильные диски с резиной; части двигателя; неметаллические составные элементы узлов и агрегатов; компоненты, которые содержат остатки стекла, резины или обшивки.

Разборка или предварительная подготовка машины или оборудования к сдаче в металлолом влечет за собой дополнительные затраты и проведение ряда мероприятий:

- затраты на демонтаж, поиск покупателей и реализацию агрегатов (узлов, систем, оборудования) и оборудования, имеющих остаточный ресурс и предназначенных для реализации;
- затраты на демонтаж, разборку, дефектовку и сдачу металлолома. При разборке транспортных средств, выбывших из эксплуатации, детали, узлы и агрегаты, непригодные для использования, сортируют по трем видам металлов: лом (отходы) черных металлов, лом (отходы) цветных металлов, лом (отходы) серебра и других драгоценных металлов;
- затраты на утилизацию отходов – неметаллических деталей, таких как сидения, колеса, стекла, внутренняя обивка и т.д.

Самостоятельная утилизация или подготовка транспортного средства, оборудования к сдаче в металлолом силами собственника или ответственного лица потребует дополнительных затрат времени, рабочей силы, технических средств и специального оборудования, дополнительной площади.

3.3.5.1. Определение рыночной стоимости объектов экспертизы - грузовых, специализированных транспортных средств и дорожной техники

Методом сбора информации по телефону и в сети Интернет, в ходе отправки запросов и переговоров по телефону с представителями компаний, занимающихся выкупом автотранспорта и техники на разбор:

- компания «Дедал Авто» (г. Мурманск, <http://dedal51.ru/autorepair.php>), контактный телефон: (902) 281-00-70;
- компания «Инфорком» (г. Мурманск и Мурманская область, http://trucks.expressviku.ru/content/page_47.html), контактный телефон: (985) 998-83-93, e-mail: 7781116@mail.ru
- ООО «ГРАНДКАР АВТОЛОМБАРД» (по России, <http://russia-skupka.ru/contacts/>), контактный телефон: (925) 858-00-77;
- компания «Allianse Diesel» (<http://new.avtorazbor45.ru/poleznaia-informatsiia/kak-vygodno-prodat-gruzovik-na-razborku>), контактный телефон 8-908-000-00-34;
- Интернет-сайт «Срочный выкуп любой техники» (по России, <https://www.russia-skupka.com/?yclid=4017993699711531843>), контактный телефон (929) 987-92-01;
- компания ООО "ТРАКПРОФИ24" (по России и Мурманской области, <http://www.truckprofi.ru>), тел. 8-915-123-61-61;
- компании г. Мурманска и Мурманской области (<http://autorazbory.ru/murmansk.html>)

эксперт от представителей компаний получил пояснения, что старая в неисправном состоянии техника до 2003 года выпуска для разборки не представляет коммерческого интереса.

В ответ на запросы в адрес эксперта поступило коммерческое предложение о выкупе оцениваемых машин на разбор (см. Приложение к отчету Коммерческое предложение ООО «Тракпрофи24»).

Общество с ограниченной ответственностью "ТРАКПРОФИ24"

142000, Московская область, г. Домодедово, мкр. Западный, ул. Лунная, дом 5, корп. 1, пом. 02
ИНН 5009110102, КПП 500901001, ОКВЭД 45.11.39, ОГРН 1175027009497
Р/с: 40702810440000024627, к/с: 30101810400000000225, БИК 044525225 ПАО Сбербанк

Коммерческое предложение

Уважаемые партнеры!

Готовы предложить за Вашу технику на разбор, расположенную в гг. Мурманск и Апатиты:

Наименование	Цена, руб.
в Мурманске	
Автомобиль УАЗ 23632 UAZ PICKUP, 2010 года выпуска, мощность двигателя 128 л.с., пробег 252 378 км, масса 2,165 т	20 000
Экскаватор гусеничный VOLVO EC-290BLC, 2004 года выпуска, масса 30,200 т	260 000
техника в Апатитах	
Самосвал 65513-02, 2008 года выпуска, мощность двигателя 300 л.с., масса 13,650	120 000
Тягач седельный МАЗ 64229-032, 2001 года выпуска, мощность двигателя 240 л.с., пробег возможно 265933, масса 9,050 т	80 000
Прицеп трейлер ЧМЗ АП-99865, 2001 года выпуска, масса 8,600	30 000
Автогрейдер ДЗ-122Б-7 колесный, 2000 года выпуска, мощность двигателя 99 л.с., пробег возможно 24075, масса 13,244	113 000
Автосамосвал КАМАЗ-55111С, 2002 года выпуска, мощность двигателя 240 л.с., пробег 27231, масса 9,050 т	107 000
ИТОГО:	730 000 руб.
в т.ч. НДС	111 355,93 руб.

В цену входит стоимость погрузки и вывоза техники.

Генеральный директор

М.П.



Терехова Н.В.

Таким образом, рыночная стоимость объектов экспертизы из числа грузовых, специализированных транспортных средств и дорожной техники, находящихся в непригодном для эксплуатации и ремонта состоянии составляет:

Наименование. Объект экспертизы	Масса транспортного средства (масса без нагрузки), кг	Цена, руб.
Автомобиль УАЗ 23632 UAZ PICKUP, государственный регистрационный номер А 053МТ 51, ПТС № 73 МУ 474982 от 06.05.2010, 2010 года выпуска, цвет амулет металлик, VIN ХТТ236320А0005365, мощность двигателя 128 л.с.	2,165	20 000

Самосвал 65513-02, государственный регистрационный номер Х 549КМ 51, ПТС № 51 ОМ 427744 от 03.09.2015, 2008 года выпуска, цвет белый, VIN X8965513C80BA7018, мощность двигателя 300 л.с.	13,650	120 000
Тягач седельный МАЗ 64229-032, государственный регистрационный номер 761ММ 51, ПТС № 51 ОМ 427745 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет светло-серый, VIN УЗМ64229010017595, мощность двигателя 240 л.с.	9,050	80 000
Прицеп трейлер ЧМЗ АП-99865, государственный регистрационный номер АК 901151, ПТС № 51 ОМ 427746 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет синий, VIN ХТС99865010001253	8,600	30 000
Автогрейдер ДЗ-122Б-7 колесный, государственный регистрационный номер 0557 МР51, ПСМ № АА 838909 от 18.07.2000, 2000 года выпуска, цвет желтый, мощность двигателя 99 л.с.	13,244	113 000
Автосамосвал КАМАЗ-55111С, государственный регистрационный номер Е 404ЕТ 51, ПТС № 02 КК 583621 от 16.08.2002, 2002 года выпуска, цвет оранжевый, VIN Х1F55111С20302261, мощность двигателя 240 л.с.	9,050	107 000
ИТОГО:		470 000
В цену входит стоимость погрузки и вывоза техники		

3.3.5.2. Определение рыночной стоимости объекта экспертизы - трубы э/с в ассортименте (2 тонны)

Объектом экспертизы являются трубы стальные и пластиковые в ассортименте. Техническое состояние труб не позволяет их использовать по прямому назначению. На основании осмотра и произведенных замеров эксперт с помощью онлайн-Калькулятора эксперт определил вес объекта экспертизы в размере 23 743 кг (см. раздел отчета «Описание объектов экспертизы»).

Согласно проведенному анализу (см. раздел «Описание объектов экспертизы», «Анализ наиболее эффективного использования») эксперт полагает, что для оцениваемого объекта рыночной стоимостью будет являться утилизационная стоимость по цене металлолома. Поэтому, для упрощения процедуры расчета стоимости объекта экспертизы, эксперт в дальнейших расчетах будет использовать следующую формулу:

$$C_m = M_p * C_t - C_{\text{раз}}; \text{ где}$$

M_p – общий вес металлолома;

C_t – стоимость 1 тонны металлолома;

$C_{\text{раз}}$ – стоимость затрат на погрузо-разгрузочные работы; транспортировку и разделку металлолома.

Исходной информацией для дальнейших расчетов являются данные по количественному составу объекта экспертизы, а так же конъюнктуры рынка лома черных металлов в Мурманском регионе.

Определение стоимости металлолома

В ходе мониторинга организаций, занимающихся разделкой и заготовкой металлолома на местном региональном рынке утилизации металлоизделий, получена следующая информация о примерных расценках на металлический лом сложившихся на местном рынке (Таблица 24), с учетом самовывоза и разделки металлических изделий непосредственно покупателем.

Далее представлена выборка организаций, занимающихся скупкой металла на местном рынке (в г. Мурманске и Мурманской области):

Таблица 24

Наименование организации	Адрес организации	Цена металлолома, руб./1 т		Лом пластмассовых труб, руб/1 кг
		Лом черных металлов 3А	Лом черных металлов 5А	
ООО «Спецметресурсы»	г. Мурманск, ул. Траловая, д. 2. Телефон: (8152) 56-11-73. Сайт: http://ooosmr.ru/	14 500,00	12 000,00	
ООО «Протон Чамберс Линкс»	197022, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Ординарная 19 – 13. Телефон: 8-911-929-07-43. Сайт: https://scraptraffic.com/priem-loma/murmansk/chernye-metallyi/	15 300,00	14 500,00	
ООО "Металл-Норд"	г. Кола Мурманской обл., ул. Северная, 16. Телефон: 8-911-603-22-22. Сайт: http://xn--51-4lcej.xn--p1ai/index.html	9 000,00	7 000,00	
Компания «ЛомовЪ»	236004, Россия, Калининград, ул. Белгородская, 6. Телефон: +7 (909) 775-28-00. Сайт: http://murmansk.priem-metallolom.com/		8 000,00	
ООО "Норд-Полимер"	183034, г. Мурманск, ул. Транспортная, д.6. Телефон: +7-911-302-24-75. Сайт: http://www.nord-polymer.ru/fb.html			0,5 – 2,5
	Средняя стоимость 1 т лома, руб.	12 933	10 375	1,50 руб/кг или 1500 руб/т

Основание: Приложение «Копии Интернет-страниц», информация продавца.

К металлолому категории 3А относится стальной габаритный лом с толщиной стенки от 4-х мм, включая арматуру, прутки диаметром от 16 мм и длиной до 1,5 м. Трубы диаметром более 200 мм должны быть сплюснены или разрезаны по образующей. Вес куска от 1 кг. Габаритные размеры до 1500х500х500 мм.

Металлолом категории 5А включает стальной негабаритный лом с толщиной стенки от 4-х мм, трубы диаметром более 200 мм, не сплюснены или не разрезаны по образующей. Вес куска не менее 1 кг, но не более 5 тонн.

Принимая во внимание что подготовка труб к сдаче в металлолом силами собственника или ответственного лица потребует дополнительных затрат времени, рабочей силы, технических средств и специального оборудования, эксперт полагает наиболее целесообразной в данном случае будет сдача объекта в металлолом без разборки и дополнительной подготовки, в состоянии как есть – категория металлолома 5А.

Согласно имеющейся информации цена на металлический лом категории «Лом черных металлов 5А» составляет, по данным разных компаний, от 7000 до 14500 рублей за 1 тонну металлолома.

В данном случае, стоимость металлического лома принята экспертом в среднем значении данного диапазона в размере 10375 рублей за 1 тонну.

Стоимость лома пластмассовых труб принята по среднему значению в размере 1,50 руб. за 1 кг.

Расчет затрат на транспортировку

Согласно имеющейся информации (см. Приложение к отчету «Копии Интернет-страниц»), предоставленной представителями компаний в ходе телефонных переговоров, стоимость затрат на транспортировку объекта экспертизы на условиях доставки силами и транспортом покупателя, составляет от 500 рублей за 1 (Одну) тонну. При весе пластмассового лома более 50 кг и металлического лома более 5 тонн вывоз осуществляется силами и транспортом покупателя.

Эксперт полагает что лом будет реализовываться покупателям оптом, вес лома превышает 50 кг и 5 тонн, поэтому дополнительных расходов на вывоз не требуется.

Расчет затрат на разделку

Согласно информации, предоставленной представителями компаний (см. таблица 24, Приложение к отчету «Копии Интернет-страниц»), в стоимости металлолома категории 5А учтена стоимость его разделки. Дополнительные расходы на разделку лома не требуются.

Определение веса металлолома

Количественный состав объекта, определен экспертом в соответствии с имеющейся информацией и на основании данных визуального осмотра, проведенных замеров габаритов оцениваемых объектов, представлен в таблице 14.

Согласно данным компаний, занимающихся приемом металлолома, средняя величина засора составляет (см. Приложение к отчету «Копии Интернет-страниц»):

- для металлических труб в размере 5%;
- для металлических труб в пластиковой оплетке – 40%;
- для пластиковых труб – 0%.

Таким образом, вес металлолома объекта экспертизы принят экспертом в следующих размерах: $M_p = \text{Общий вес труб} - \text{Засор, кг.}$

Расчет стоимости объекта экспертизы

Исходя из произведенных расчетов стоимость объекта экспертизы составляет (см. Таблица 25):

$$C_m = M_p * C_t$$

Таблица 25

	Кол-во, шт.	Итого общий вес труб, т	Засор, %	Вес лома, т	Итого вес лома, руб.	Цена за тонну лома, руб.	Рыночная стоимость объекта, руб.
Труба стальная	12	4,565	5%	4,33675	4,4878	10 375	44 993,78
	2	0,127	5%	0,12065			
	1	0,032	5%	0,0304			
Труба стальная в пластиковой изоляции	2	0,288	40%	0,1728	10,998	10 375	114 104,25
	1	0,048	40%	0,0288			
	4	1,152	40%	0,6912			
	26	13,110	40%	7,866			
	3	1,135	40%	0,681			
	1	0,294	40%	0,1764			
	3	1,974	40%	1,1844			
	1	0,110	40%	0,066			
	1	0,219	40%	0,1314			
Труба пластиковая питьевая	8	0,216	0%	0,216	0,689	1 500	1 033,50
	7	0,441	0%	0,441			
	1	0,032	0%	0,032			
ВСЕГО:	73	23,743		16,1748	16,1748		160131,53

Вывод: рыночная стоимость объектов экспертизы, определенная в рамках затратного подхода, с учетом округления составляет:

Объект экспертизы	Рыночная стоимость объекта экспертизы, руб.
Автомобиль УАЗ 23632 UAZ PICKUP, государственный регистрационный номер А 053МТ 51, ПТС № 73 МУ 474982 от 06.05.2010, 2010 года выпуска, цвет амулет металлик, VIN ХТТ236320А0005365, мощность двигателя 128 л.с.	20 000
Самосвал 65513-02, государственный регистрационный номер Х 549КМ 51, ПТС № 51 ОМ 427744 от 03.09.2015, 2008 года выпуска, цвет белый, VIN Х8965513С80ВА7018, мощность двигателя 300 л.с.	120 000
Тягач седельный МАЗ 64229-032, государственный регистрационный номер 761ММ 51, ПТС № 51 ОМ 427745 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет светло-серый, VIN УЗМ64229010017595, мощность двигателя 240 л.с.	80 000
Прицеп трейлер ЧМЗ АП-99865, государственный регистрационный номер АК 901151, ПТС № 51 ОМ 427746 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет синий, VIN ХТС99865010001253	30 000
Автогрейдер ДЗ-122Б-7 колесный, государственный регистрационный номер 0557 МР51, ПСМ № АА 838909 от 18.07.2000, 2000 года выпуска, цвет желтый, мощность двигателя 99 л.с.	113 000
Автосамосвал КАМАЗ-55111С, государственный регистрационный номер Е 404ЕТ 51, ПТС № 02 КК 583621 от 16.08.2002, 2002 года выпуска, цвет оранжевый, VIN Х1F55111С20302261, мощность двигателя 240 л.с.	107 000
Трубы э/с в ассортименте (2 тонны). По результатам осмотра и произведенных обмеров трубных изделий определен фактический вес в размере 23,743 тонн	160000
ВСЕГО:	630 000

630 000 (Шестьсот тридцать тысяч) рублей НДС не облагается.

Согласно подпункту 15 пункта 2 статьи 146 Налогового кодекса РФ объектом налогообложения в целях исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость (НДС) не признаются операции по реализации имущества и (или) имущественных прав должников, признанных в соответствии с законодательством Российской Федерации несостоятельными (банкротами).

3.4. ПО ВТОРОМУ ВОПРОСУ: Какова рыночная стоимость объекта движимого имущества, принадлежащего обществу с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление – 1», находящегося на площадке, расположенной по адресу: Мурманская область, муниципальное образование Печенгский район, Заполярный г.:

- экскаватор гусеничный VOLVO EC-290BLC, государственный регистрационный номер 4278 MP51, заводской номер EC-290V12397, 2004 года выпуска, ПСМ № BE 018174 от 16.06.2011 г.?

В ходе исследования по вопросу Экспертом использованы следующие материалы:

- копия Паспорта самоходной машины BE 018174 от 16.06.2011 г.;
- копия Инвентаризационной описи основных средств №2и от 08.02.2017 г.;
- копия Инвентарной карточки учета объектов основных средств 000000015 от 23.03.2018 г.;
- письмо конкурсного управляющего ООО «АСУ-1» от 17.05.2018 г.

На основании указанных документов, визуального осмотра, полученной от конкурсного управляющего ООО «АСУ-1» информации определены основные характеристики, состав, техническое состояние, сведения об имущественных правах, составлена фототаблица объекта экспертизы.

3.4.1. ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА ЭКСПЕРТИЗЫ

Таблица 26

Показатель	Описание или характеристика показателя
Объект экспертизы	Экскаватор гусеничный VOLVO EC-290BLC, государственный регистрационный номер 4278 MP51, заводской номер EC-290V12397, 2004 года выпуска, ПСМ № BE 018174 от 16.06.2011 г.
Местонахождения на момент проведения экспертизы	г. Мурманск
Собственник	Общество с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», ОГРН 1045100002452 от 28.04.2004 г., адрес (место нахождения): 184209, Мурманская обл., Апатиты г., Зиновьева ул., 4-2
Имущественные права, учитываемые при оценке объекта экспертизы	Право собственности
Существующие обременения на объект экспертизы	Нет информации
Состав объекта экспертизы с указанием сведений, достаточных для идентификации каждой из его частей (при наличии)	Состав, характеристики объекта экспертизы и сведения, достаточные для его идентификации, указаны в предоставленных заказчиком документах: – копия Паспорта самоходной машины BE 018174 от 16.06.2011 г.;
	– копия Инвентаризационной описи основных средств №2и от 08.02.2017 г.;
	– копия Инвентарной карточки учета объектов основных средств 000000015 от 23.03.2018 г.;
Количественные и качественные характеристики	
Наименование и марка машины	Экскаватор гусеничный VOLVO EC290BLC
Предприятие-изготовитель	VOLVO, Республика Корея
Год выпуска	2004
Заводской № машины (рамы)	EC290V12367
Цвет	Желтый
Вид движителя	гусеничный
Мощность двигателя, кВт (л.с.)	150,78/205,00

Конструкционная масса, кг	30200
Максимальная конструктивная скорость, км/час	5
Пробег на момент проведения экспертизы, км	нет информации
Расчетный физический износ ТС по сроку службы и пробегу (см. Таблица 28)	более 95%
Результаты осмотра объекта экспертизы и анализа имеющейся информации	Транспортное средство номер кузова ЕС290V12367 хранится на открытой площадке в течение около трёх лет, без должной охраны. Видимо путём свободного доступа экскаватор неоднократно подвергался частичной разборке, в процессе которой снимались ответственные детали с двигателя, с корпуса экскаватора. Ходовая часть в не рабочем состоянии, гидравлика управления в нерабочем состоянии, частично уничтожена электрическая часть экскаватора. Транспортное средство находится в разукomплектованном состоянии, в неисправном техническом состоянии, двигатель разукomплектован, рабочее место водителя, разукomплектовано (отсутствуют приборы управления, приборы контроля работы двигателя, автомобиля, отсутствует аккумулятор). Требуется ревизия ходовой части экскаватора. Корпус кабины экскаватора имеет следы коррозии. Отсутствуют полностью осветительные элементы.
Техническое состояние объекта экспертизы (см. раздел «Определение технического состояния и физического износа объектов экспертизы»)	В текущем моменте экскаватор признаётся в предельном состоянии, т.е. бывший в эксплуатации требующий ремонта в объёме, превышающем экономическую целесообразность его выполнения, отсутствие технической возможности осуществления такового, непригодное к эксплуатации и ремонту, с физическим износом более 80%.

Фототаблица объекта экспертизы:





Определение технического состояния и физического износа объектов экспертизы

Определение величины расчетного физического износа дорожно-строительной техники произведено в соответствии с рекомендациями Методики оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния (Р-03112194-0376-98). Величина физического износа дорожно-строительной техники определяется независимо от пробега (%):

Таблица 27

Вид техники	Возраст, лет									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Автогрейдеры	6	18	33	40	60	72	85	90	98	99
Погрузчики фронтальные одноковшовые	8	22	29	46	52	68	75	88	95	96
Экскаваторы одноковшовые	4	8	12	15	30	54	67	75	88	95
Дорожные катки	4	8	12	18	39	50	75	85	95	97
Прочая дорожно - строительная техника	5	8	16	28	44	62	76	87	94	96

Таким образом, расчетный физический износ объекта экспертизы с учетом возраста составляет:

Таблица 28

Объект экспертизы	Год выпуска	Фактический возраст, лет	Расчетный физический износ, %
Экскаватор гусеничный VOLVO EC-290BLC, государственный регистрационный номер 4278 MP51, заводской номер EC-290V12397, 2004 года выпуска, ПСМ № BE 018174 от 16.06.2011 г.	2004	14	более 95%

Расчетный физический износ исходя из возраста и пробега оцениваемого транспортного средства, определенный на основе нормативных сроков службы, не в полной мере учитывает техническое состояние транспортного средства, дефекты эксплуатации, все влияющие на величину износа факторы, поэтому эксперт счел целесообразным применить экспертный метод для определения технического состояния и физического износа объекта экспертизы.

Нормативные сроки службы машин и оборудования отражают среднестатистические условия эксплуатации. В случаях, когда расчетный физический износ отличается от определенного на основании осмотра и имеющейся информации (см. раздел «Описание объекта экспертизы») фактического состояния машин и оборудования, эксперт для установления реально существующего на момент оценки физического износа и технического состояния объектов экспертизы воспользовался методом экспертизы состояния.

Метод экспертизы состояния основывается на суждении специалиста-эксперта или самого эксперта о фактическом состоянии машины и оборудования исходя из внешнего вида, условий эксплуатации и других факторов. Характеристики состояния машин и оборудования и соответствующие данным характеристикам процентные величины износа определяются на основании справочной таблицы или шкалы экспертных оценок.

Определение технического состояния и физического износа оцениваемого экскаватора гусеничного VOLVO EC-290BLC эксперт произвел методом экспертизы состояния в соответствии с экспертной шкалой, опубликованной НП СРО «Экспертный совет» в Методическом пособии «Определение физического износа движимого имущества» (<http://zodorov.ru/nekommercheskoe-partnerstvo-samoreguliruemaya-organizaciya-oc.html>; см. Таблица 17) на основании имеющейся информации и результатов визуального осмотра:

Таблица 29

Параметры и характеристики технического состояния АМТС		
Оценка состояния	Характеристика физического состояния АМТС	Износ, %
Новое	Новое, не зарегистрированное в органах ГИБДД, в отличном состоянии после выполнения предпродажной подготовки, без признаков эксплуатации	0 – 10

Очень хорошее	Практически новое, на гарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объёмами технического обслуживания, не требующее ремонта или замены каких-либо частей	10 – 20
Хорошее	На послегарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объёмами технического обслуживания, не требующего текущего ремонта или замены каких-либо частей. После капитального ремонта	20 – 40
Удовлетворительное	Бывшее в эксплуатации с выполненными объёмами технического обслуживания, требующее текущего ремонта или замены некоторых деталей, имеющее незначительные повреждения лакокрасочного покрытия	40 – 60
Условно пригодное	Бывшее в эксплуатации, в состоянии, пригодном для дальнейшей эксплуатации после выполнения работ текущего ремонта (замены) агрегатов, ремонта (наружной окраски) кузова (кабины)	60 – 75
Неудовлетворительное	Бывшее в эксплуатации, требующее капитального ремонта или замены номерных агрегатов (двигателя, кузова, рамы), полной окраски	до 80
Предельное	Бывшее в эксплуатации требующее ремонта в объеме, превышающем экономическую целесообразность его выполнения; отсутствие технической возможности осуществления такового; непригодное к эксплуатации и ремонту	80 и более

Нижнее значение интервала применяется в случае минимального набора характеристик технического состояния, верхнее - в случае максимального набора характеристик технического состояния.

Исходя из вышеизложенного, учитывая фактор возраста и технического состояния, эксперт определил состояние объекта экспертизы. Результаты произведенного определения физического износа оцениваемого движимого имущества представлены в Таблице «Описание объекта экспертизы».

3.4.2. ОПИСАНИЕ ПРОЦЕССА ЭКСПЕРТИЗЫ В ЧАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ПОДХОДОВ К ОЦЕНКЕ

Процедура процесса оценки регламентирована Федеральным законом «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» № 135-ФЗ от 29.07.1998 г., Федеральными стандартами оценки «Общие понятия оценки, подходы к оценке и требования к проведению оценки (ФСО № 1)», «Цель оценки и виды стоимости (ФСО № 2)», «Требования к отчету об оценке (ФСО № 3)», «Оценка стоимости машин и оборудования (ФСО № 10)».

Определение стоимости осуществляется с учётом всех факторов, существенно влияющих как на рынок машин и оборудования в целом, так и непосредственно на ценность рассматриваемой собственности. При определении стоимости движимого имущества обычно используют три основных подхода: сравнительный, доходный, затратный.

Доходный подход применяется, когда существует достоверная информация, позволяющая прогнозировать будущие доходы, которые объект экспертизы способен приносить, а также связанные с объектом оценки расходы. При применении доходного подхода эксперт определяет величину будущих доходов и расходов и моменты их получения.

Применяя доходный подход к оценке, эксперт должен:

а) установить период прогнозирования. Под периодом прогнозирования понимается период в будущем, на который от даты оценки производится прогнозирование количественных характеристик факторов, влияющих на величину будущих доходов;

б) исследовать способность объекта экспертизы приносить поток доходов в течение периода прогнозирования, а также сделать заключение о способности объекта приносить поток доходов в период после периода прогнозирования;

в) определить ставку дисконтирования, отражающую доходность вложений в сопоставимые с объектом оценки по уровню риска объекты инвестирования, используемую для приведения будущих потоков доходов к дате оценки;

г) осуществить процедуру приведения потока ожидаемых доходов в период прогнозирования, а также доходов после периода прогнозирования в стоимость на дату оценки.

Сравнительный подход применяется, когда существует достоверная и доступная для анализа информация о ценах и характеристиках объектов-аналогов. Применяя сравнительный подход к оценке, эксперт должен:

а) выбрать единицы сравнения и провести сравнительный анализ объекта экспертизы и каждого объекта-аналога по всем элементам сравнения. По каждому объекту-аналогу может быть выбрано несколько единиц сравнения. Выбор единиц сравнения должен быть обоснован экспертом. Эксперт должен обосновать отказ от использования других единиц сравнения, принятых при проведении оценки и связанных с факторами спроса и предложения;

б) скорректировать значения единицы сравнения для объектов-аналогов по каждому элементу сравнения в зависимости от соотношения характеристик объекта экспертизы и объекта-аналога по данному элементу сравнения. При внесении корректировок эксперт должен ввести и обосновать шкалу корректировок и привести объяснение того, при каких условиях значения введенных корректировок будут иными. Шкала и процедура корректирования единицы сравнения не должны меняться от одного объекта-аналога к другому;

в) согласовать результаты корректирования значений единиц сравнения по выбранным объектам-аналогам. Эксперт должен обосновать схему согласования скорректированных значений единиц сравнения и скорректированных цен объектов-аналогов.

Использование трёх подходов приводит к получению трёх различных величин стоимости одного и того же объекта. После анализа полученных результатов, для определения итоговой величины стоимости объекта, как правило, используется метод средневзвешенной, в соответствии с которым, результату, полученному в рамках каждого из примененных подходов, присваивается весовой коэффициент.

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

Затратный подход основывается на изучении возможности инвестора в приобретении конкретного объекта основных фондов и исходит из того, что инвестор, действующий экономически рационально, не заплатит за объект большую сумму, чем та, в которую обойдется приобретение (или изготовление) аналогичного по назначению, качеству и техническому состоянию объекта. Затратный подход позволяет определить полную восстановительную стоимость объекта или стоимость его замещения.

Затраты на воспроизводство (стоимость воспроизводства, восстановительная стоимость) определяются расходами в текущих ценах на создание точной копии оцениваемого объекта с использованием таких же технических решений, конструкций и материалов, а также с тем же качеством работ. В этом случае воспроизводится тот же моральный износ объекта и те же недостатки в технических решениях, которые имелись у оцениваемого объекта.

Затраты на замещение (стоимость замещения) определяются расходами в текущих ценах на создание объекта, имеющего с оцениваемым эквивалентную полезность, но произведенного с использованием современных нормативов, материалов, технологий и оборудования.

В соответствии со стандартами оценки Эксперт обосновывает выбор используемых при проведении оценки подходов. Основными подходами, используемыми при проведении оценки, являются сравнительный, доходный и затратный подходы. Эксперт вправе самостоятельно определять в рамках каждого из подходов к оценке конкретные методы оценки. Выбор того или иного подхода осуществляется исходя из возможности применения каждого из них, цели и задачи оценки, предполагаемого использования результатов оценки, допущений, полноты и достоверности исходной информации.

ОБОСНОВАНИЕ ОТКАЗА ОТ ПРИМЕНЕНИЯ ДОХОДНОГО ПОДХОДА

Доходный подход позволяет определить стоимость приносящего доход имущества, посредством учета количества, качества и продолжительности получения тех выгод, которые данный объект будет приносить в течение прогнозного периода времени. В результате анализа, ожидаемые поступления, а также доход от продажи объекта в конце прогнозного периода, дисконтируются на дату экспертизы в текущую стоимость. Доходный подход основывается на принципе ожидания, согласно которому потенциальный покупатель делает вывод о стоимости собственности в зависимости от ожидаемой отдачи, которая может быть получена в будущем от владения имуществом. Доходный подход применяется, когда существует достоверная информация, позволяющая прогнозировать будущие доходы, которые объект экспертизы способен приносить, а также связанные с объектом экспертизы расходы.

Доходный подход при оценке машин и оборудования дает достаточно точные результаты в случае, когда объект экспертизы является типично доходным объектом, способным генерировать доход как самостоятельная единица. Коммерческие автомобили обычно используются в составе имущественных комплексов, поэтому оценка стоимости конкретного транспортного средства может быть выполнена только опосредованно путем экспертизы его вклада в общий поток доходов и расходов комплекса, что с одной стороны трудоемко, а с другой приведет к значительной погрешности.

Использование доходного подхода возможно только при оценке раритетных автомобилей в случае, когда оцениваемые автомобили приносят доход их владельцам от использования на съемках фильмов, участия в демонстрационных пробегах раритетных автомобилей с призовым фондом и экспонирования на выставках раритетных автомобилей.

В данной работе применение доходного подхода затруднительно, так как доход создается всей производственной и коммерческой системой, всеми ее активами, к которым наряду с машинами, оборудованием и транспортными средствами относятся здания, сооружения, оборотные средства, нематериальные активы. При определении рыночной стоимости серийных АМТС доходный подход не применим, так как степень эффективности (доходности) их использования не отражается на стоимости транспортного средства.

Поэтому при оценке отдельных машин, транспортных средств и оборудования доходный подход практически не применяется.

С учетом выше изложенного, Эксперт принимает решение не использовать доходный подход в дальнейших расчетах.

ОБОСНОВАНИЕ ОТКАЗА ПРИМЕНЕНИЯ СРАВНИТЕЛЬНОГО ПОДХОДА

Подход основывается на предпосылке о том, что субъекты на рынке осуществляют сделки купли-продажи по аналогии, то есть на основе информации об аналогичных сделках. Предполагается, что благоразумный покупатель не заплатит за продаваемый объект больше, чем стоит на рынке самый дешевый объект аналогичного качества и полезности. Процедура оценки основывается на сравнении оцениваемого объекта с сопоставимыми объектами, которые были недавно проданы или предложены на продажу, с внесением корректировок по параметрам, по которым объекты отличаются друг от друга. Показателем рыночной стоимости оцениваемого объекта выступает цена, которую заплатит на свободном рынке типичный покупатель за аналогичный по качеству и полезности объект. Сравнительный подход наиболее эффективен в условиях, когда имеется достаточное количество достоверной информации о недавних сделках купли-продажи или предложениях по продаже объектов, сопоставимых с оцениваемым объектом. Если подобные объекты на рынке продаж представлены единичными сделками, данный подход не обеспечивает надежных результатов.

Объект экспертизы представляет собой гусеничный экскаватор VOLVO EC-290BLC, 2004 года выпуска, находящийся в предельном, непригодном для эксплуатации и ремонта состоянии. Аналогичные объекты на рынке продаж широко не представлены. По результатам мониторинга на вторичном рынке машин и оборудования не выявлено предложений к продаже аналогичной оцениваемой техники в непригодном к использованию и ремонту состоянии. Эксперту не удалось обнаружить в открытом доступе предложения о продаже объектов, сравнимых с оцениваемым объектом по функциональному назначению, марке, модели, техническим характеристикам и

состоянию, стране-производителю. Согласно проведенному анализу наиболее эффективным использованием объекта экспертизы, находящегося в непригодном к эксплуатации и ремонту состоянии, будет являться его реализация в качестве материалов (лома) и запасных частей. В связи с тем, что для сравнительного анализа продаж необходимо достаточное количество объектов, сходных с оцениваемым по основным техническим характеристикам, применение сравнительного подхода нецелесообразно и не даст объективного результата.

С учетом выше изложенного, эксперт принял решение не использовать доходный и сравнительный подходы в дальнейших расчетах.

3.4.3. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ОБЪЕКТА ЭКСПЕРТИЗЫ В РАМКАХ ЗАТРАТНОГО ПОДХОДА

Затратный подход представляет собой совокупность методов оценки стоимости объекта экспертизы, основанных на определении затрат, необходимых для приобретения, воспроизводства либо замещения объекта экспертизы с учетом износа и устареваний. Затратный подход при оценке стоимости машин и оборудования базируется на принципе замещения.

Затратный подход преимущественно применяется в тех случаях, когда существует достоверная информация, позволяющая определить затраты на приобретение, воспроизводство либо замещение объекта экспертизы.

В рамках затратного подхода применяются различные методы, основанные на определении затрат на создание точной копии объекта экспертизы или объекта, имеющего аналогичные полезные свойства. Критерии признания объекта точной копией объекта экспертизы или объектом, имеющим сопоставимые полезные свойства, определяются федеральными стандартами оценки, устанавливающими требования к проведению оценки отдельных видов объектов оценки и (или) для специальных целей (п. 18 ФСО № 1 «Общие понятия оценки, подходы и требования к проведению оценки (ФСО №1)», утв. приказом Минэкономразвития РФ № 297 от 20.05.2015)

При применении затратного подхода к оценке машин и оборудования эксперт учитывает следующие положения (п. 14 ФСО № 10 «Оценка стоимости машин и оборудования (ФСО №10)», утв. приказом Минэкономразвития РФ № 328 от 01.06.2015):

- при оценке специализированных машин и оборудования целесообразно применять затратный подход. Специализированные машины и оборудование - совокупность технологически связанных объектов, не представленная на рынке в виде самостоятельного объекта и имеющая существенную стоимость только в составе бизнеса;

- затраты на воспроизводство машин и оборудования (без учета износа и устареваний) определяются на основе сравнения с затратами на создание или производство либо приобретение точной копии объекта экспертизы;

- затраты на замещение машин и оборудования (без учета износа и устареваний) определяются на основе сравнения с затратами на создание или производство либо приобретение объекта, имеющего аналогичные полезные свойства;

- точной копией объекта экспертизы для целей оценки машин и оборудования признается объект, у которого совпадают с объектом оценки, как минимум, следующие признаки: наименование, обозначение модели (модификации), основные технические характеристики;

- объектом, имеющим аналогичные полезные свойства, для целей оценки машин и оборудования признается объект, у которого имеется сходство с объектом оценки по функциональному назначению, принципу действия, конструктивной схеме;

- при применении затратного подхода рассчитывается накопленный совокупный износ оцениваемой машины или единицы оборудования, интегрирующий физический износ, функциональное и экономическое устаревания, при этом учитываются особенности обесценения при разных условиях эксплуатации, а также с учетом принятых допущений, на которых основывается оценка, максимально ориентируясь на рыночные данные.

Под затратами на воспроизводство (стоимостью воспроизводства, стоимостью восстановления) оцениваемых технических средств подразумевают стоимость воспроизводства их

точного аналога в текущих ценах на дату оценки либо стоимость приобретения нового объекта, полностью идентичного данному, также в текущих ценах.

Под затратами на замещение (стоимостью замещения) оцениваемых машин и оборудования понимают номинальную стоимость приобретения аналогичных новых объектов, максимально похожих на оцениваемые в текущих ценах.

Для вычисления суммы затрат на воспроизводство или замещение (полной стоимости воспроизводства или полной стоимости замещения), которые являются базой для расчетов в затратном подходе, требуется определить затраты (издержки), связанные с созданием, приобретением и установкой оцениваемых машин и оборудования.

Утилизационная стоимость объекта экспертизы – стоимость объекта экспертизы, равная рыночной стоимости материалов, которые он в себя включает, с учетом затрат на утилизацию объекта экспертизы. Утилизационная стоимость определяется по окончании срока полезного использования объекта экспертизы, либо при наличии существенных повреждений, если дальнейшее использование объекта экспертизы по назначению невозможно.

Затратный подход к оценке имущества практически реализуется в следующих методиках:

6. Расчет по цене однородного объекта;
7. Поэлементный (поагрегатный) расчет;
8. Анализ и индексация затрат;
9. Метод удельных ценовых показателей;
10. Расчет по укрупненным нормативам и др.

Метод расчета по цене однородного объекта. Для оцениваемого объекта подбирается однородный объект, похожий по конструкции, используемым материалам и технологии изготовления, на который известна цена. Причем, однородный объект может иметь, совсем другое назначение и применяться в другой отрасли. Предполагается, что себестоимость изготовления однородного объекта близка к себестоимости изготовления оцениваемого объекта и формируется под влиянием общих для данных объектов производственных факторов. Цена на однородный объект складывается из полной себестоимости производства, чистой прибыли предприятия, налога на прибыль, наценки и НДС (18%).

Метод поэлементного расчета. Данная методика применима в тех случаях, когда оцениваемый объект может быть собран из нескольких составных частей, которые можно приобрести и цены, которые известны на рынке. При этом исходят из того, что сборка такого изделия несложна и может быть выполнена самим потребителем. На начальном этапе определяется перечень комплектующих узлов (агрегатов), из которых состоит объект экспертизы. На следующем этапе собирается ценовая информация по ним. На заключительном этапе стоимость комплектующих узлов (агрегатов), составляющих объекта экспертизы, суммируется. Необходимо отметить, что применение данного метода возможно только при наличии развитого рынка комплектующих узлов (агрегатов) и прозрачности цен на них.

Индексный метод оценки (метод индексации балансовой стоимости). При его применении осуществляется приведение базовой стоимости объекта к современному уровню с помощью какого-либо одного индекса или нескольких индексов изменения цен за определенный период. Особенность данной методики состоит в том, что индексированию подвергают не стоимость (цену) объекта в целом, а затраты, из которых складывается его себестоимость. В этом случае за основу берут ценовые индексы тех ресурсов, которые расходуются при производстве объекта. Причем речь идет о базисных ценовых индексах, представляющих собой соотношение цены на конец определенного периода (года, квартала, месяца) к цене на конец базисного периода. Чтобы привести значение затратного показателя к моменту оценки, надо этот показатель по состоянию на исходный момент умножить на корректирующий индекс.

Метод укрупненных показателей. Если имеется конструкторская документация на объект экспертизы и эксперт может получить информацию от предприятия-изготовителя, то появляется возможность рассчитать себестоимость объекта по укрупненным нормативам. Для укрупненных расчетов нужна информация из сферы производства продукции, похожей на объект экспертизы по

технологии изготовления, организации производства и материальному составу. При этом не надо подбирать функциональные и конструктивные аналоги.

Метод замещения (МЗ) - под стоимостью замещения оцениваемого объекта понимается минимальная стоимость приобретения (в текущих ценах) на свободном, открытом и конкурентном рынке аналогичного нового объекта, максимально близкого к рассматриваемому по всем функциональным, конструктивным и эксплуатационным характеристикам, существенным - с точки зрения его настоящего использования.

Метод удельных ценовых показателей заключается в расчете стоимости на основе удельных ценовых показателей, то есть цены, приходящейся на единицу главного параметра (производительности, мощности и т.д.), массы или объема.

Объект экспертизы представляет собой гусеничный экскаватор VOLVO EC-290BLC, 2004 года выпуска. На момент экспертизы объект не эксплуатируется, находится в предельном, непригодном к эксплуатации и ремонту состоянии. Для определения стоимости восстановления или замещения эксперт опирается на информацию фирм-производителей, торгующих организаций и ресурсы Интернет о стоимости нового идентичного оборудования. В данном случае необходимо принимать ко вниманию, что цены представляют собой стоимость нового современного аналогичного оборудования, которое в результате развития технологий претерпело усовершенствования и модификации. Полученные таким образом цены замещения или восстановления не отражают функциональное устаревание объекта экспертизы, потерю стоимости в результате развития новых технологий, что влечет за собой невысокую точность оценки.

Согласно проведенному анализу наиболее эффективным использованием объекта экспертизы, находящегося в непригодном к эксплуатации и ремонту состоянии является его утилизация - реализация в качестве материалов (лома) и запасных частей.

С учетом вышеизложенного для целей настоящей оценки выбран **метод удельных ценовых показателей** на основе ценовых показателей массы или длины оцениваемых машин и оборудования. Эксперт считает, что в данном случае этот метод наиболее достоверно отражает на дату экспертизы рыночную стоимость объекта экспертизы. Для использования вышеназванного метода в распоряжении эксперта имеются все необходимые данные.

Под утилизацией понимается стадия, завершающая жизненный цикл после окончания эксплуатации, а так же процесс, включающий совокупность организационно-технических мероприятий по подготовке, хранению, разделке объекта и его реализации на внутреннем или внешнем рынках.

Утилизационная стоимость машины или оборудования 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 еще годных для использования, в том числе после ремонта или восстановления. В металлолом не принимают автомобильные диски с резиной; части двигателя; неметаллические составные элементы узлов и агрегатов; компоненты, которые содержат остатки стекла, резины или обшивки.

Разборка или предварительная подготовка машины или оборудования к сдаче в металлолом влечет за собой дополнительные затраты и проведение ряда мероприятий:

- затраты на демонтаж, поиск покупателей и реализацию агрегатов (узлов, систем, оборудования) и оборудования, имеющих остаточный ресурс и предназначенных для реализации;
- затраты на демонтаж, разборку, дефектовку и сдачу металлолома. При разборке транспортных средств, выбывших из эксплуатации, детали, узлы и агрегаты, непригодные для использования, сортируют по трем видам металлов: лом (отходы) черных металлов, лом (отходы) цветных металлов, лом (отходы) серебра и других драгоценных металлов;
- затраты на утилизацию отходов – неметаллических деталей, таких как сидения, колеса, стекла, внутренняя обивка и т.д.

Самостоятельная утилизация или подготовка транспортного средства, оборудования к сдаче в металлолом силами собственника или ответственного лица потребует дополнительных затрат времени, рабочей силы, технических средств и специального оборудования, дополнительной площади.

3.4.3.1. Определение рыночной стоимости объекта экспертизы

Методом сбора информации по телефону и в сети Интернет, в ходе отправки запросов и переговоров по телефону с представителями компаний, занимающихся выкупом автотранспорта и техники на разбор:

- компания «Дедал Авто» (г. Мурманск, <http://dedal51.ru/autorepair.php>), контактный телефон: (902) 281-00-70;
- компания «Инфорком» (г. Мурманск и Мурманская область, http://trucks.expressviku.ru/content/page_47.html), контактный телефон: (985) 998-83-93, e-mail: 7781116@mail.ru
- ООО «ГРАНДКАР АВТОЛОМБАРД» (по России, <http://russia-skupka.ru/contacts/>), контактный телефон: (925) 858-00-77;
- компания «Allianse Diesel» (<http://new.avtorazbor45.ru/poleznaia-informatsiia/kak-vygodno-prodat-gruzovik-na-razborku>), контактный телефон 8-908-000-00-34;
- Интернет-сайт «Срочный выкуп любой техники» (по России, <https://www.russia-skupka.com/?yclid=4017993699711531843>), контактный телефон (929) 987-92-01;
- компания ООО "ТРАКПРОФИ24" (по России и Мурманской области, <http://www.truckprofi.ru>), тел. 8-915-123-61-61;
- компании г. Мурманска и Мурманской области (<http://autorazbory.ru/murmansk.html>)

эксперт от представителей компаний получил пояснения, что старая в неисправном состоянии техника до 2003 года выпуска для разборки не представляет коммерческого интереса.

В ответ на запросы в адрес эксперта поступило коммерческое предложение о выкупе оцениваемого объекта экспертизы на разбор по цене 260 000 (Двести шестьдесят тысяч) рублей (см. Коммерческое предложение ООО «Тракпрофи24»).

Общество с ограниченной ответственностью "ТРАКПРОФИ24"

142000, Московская область, г. Домодедово, мкр. Западный, ул. Лунная, дом 5, корп. 1, пом. 02
ИНН 5009110102, КПП 500901001, ОКВЭД 45.11.39, ОГРН 1175027009497
Р/с: 40702810440000024627, к/с: 30101810400000000225, БИК 044525225 ПАО Сбербанк

Коммерческое предложение

Уважаемые партнеры!

Готовы предложить за Вашу технику на разбор, расположенную в гг. Мурманск и Апатиты:

Наименование	Цена, руб.
в Мурманске	
Автомобиль УАЗ 23632 UAZ PICKUP, 2010 года выпуска, мощность двигателя 128 л.с., пробег 252 378 км, масса 2,165 т	20 000
Экскаватор гусеничный VOLVO EC-290BLC, 2004 года выпуска, масса 30,200 т	260 000
техника в Апатитах	
Самосвал 65513-02, 2008 года выпуска, мощность двигателя 300 л.с., масса 13,650	120 000
Тягач седельный МАЗ 64229-032, 2001 года выпуска, мощность двигателя 240 л.с., пробег возможно 265933, масса 9,050 т	80 000
Прицеп трейлер ЧМЗ АП-99865, 2001 года выпуска, масса 8,600	30 000
Автогрейдер ДЗ-122Б-7 колесный, 2000 года выпуска, мощность двигателя 99 л.с., пробег возможно 24075, масса 13,244	113 000
Автосамосвал КАМАЗ-55111С, 2002 года выпуска, мощность двигателя 240 л.с., пробег 27231, масса 9,050 т	107 000
ИТОГО:	730 000 руб.
в т.ч. НДС	111 355,93 руб.

В цену входит стоимость погрузки и вывоза техники.

Генеральный директор

М.П.



Терехова Н.В.

Вывод: рыночная стоимость объекта экспертизы - экскаватор гусеничный VOLVO EC-290BLC, государственный регистрационный номер 4278 MP51, заводской номер EC-290V12397, 2004 года выпуска, ПСМ № BE 018174 от 16.06.2011 г., - определенная в рамках затратного подхода, с учетом округления составляет:

260 000 (Двести шестьдесят тысяч) рублей.

4. ВЫВОДЫ

Таким образом, проведя необходимые исследования, определение рыночной стоимости объектов движимого имущества, эксперт отвечает на поставленные вопросы:

1) Какова рыночная стоимость следующих объектов движимого имущества, принадлежащих обществу с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», находящихся на площадке, расположенной по адресу: Мурманская область, Апатиты г., Октябрьская ул., 14:

- автотопливозаправщик ГАЗ 3309 3615-011, государственный регистрационный номер А 049МТ 51, ПТС № 58 МХ 124924 от 09.09.2010, 2010 года выпуска, цвет белый, VIN Х9036135АА0000312, мощность двигателя 119 л.с.;
- автомобиль УАЗ 23632 UAZ PICKUP, государственный регистрационный номер А 053МТ 51, ПТС № 73 МУ 474982 от 06.05.2010, 2010 года выпуска, цвет амулет металлик, VIN ХТТ236320А0005365, мощность двигателя 128 л.с.;
- самосвал 65513-02, государственный регистрационный номер Х 549КМ 51, ПТС № 51 ОМ 427744 от 03.09.2015, 2008 года выпуска, цвет белый, VIN Х8965513С80ВА7018, мощность двигателя 300 л.с.;
- тягач седельный МАЗ 64229-032, государственный регистрационный номер 761ММ 51, ПТС № 51 ОМ 427745 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет светло-серый, VIN УЗМ64229010017595, мощность двигателя 240 л.с.;
- прицеп трейлер ЧМЗ АП-99865, государственный регистрационный номер АК 901151, ПТС № 51 ОМ 427746 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет синий, VIN ХТС99865010001253;
- бульдозер ДЗ-171.1 гусеничный, государственный регистрационный номер 0142МР 51, ПСМ № ВА 826979 от 13.11.2007, 1990 года выпуска, цвет оранжевый, мощность двигателя 125 л.с.;
- автогрейдер ДЗ-122Б-7 колесный, государственный регистрационный номер 0557 МР51, ПСМ № АА 838909 от 18.07.2000, 2000 года выпуска, цвет желтый, мощность двигателя 99 л.с.;
- автосамосвал КАМАЗ-55111С, государственный регистрационный номер Е 404ЕТ 51, ПТС № 02 КК 583621 от 16.08.2002, 2002 года выпуска, цвет оранжевый, VIN Х1F55111С20302261, мощность двигателя 240 л.с.;
- бетоносмеситель КАМАЗ-5511, государственный регистрационный номер Е 912КМ 51, ПТС № 51 ЕВ 440406 от 11.12.1998, 1990 года выпуска, цвет серый, VIN ХТС551100L0341615, мощность двигателя 210 л.с.;
- автобус ПАЗ 3206-110, государственный регистрационный номер А 048МТ 51, 2011 года выпуска, VIN Х1М3206С0В0000562, мощность двигателя 124 л.с., бензиновый, пробег – 43079;
- трубы э/с в ассортименте (2 тонны)?

Ответ эксперта:

Рыночная стоимость объектов движимого имущества, принадлежащих обществу с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление - 1», составляет 1 054 000 (Один миллион пятьдесят четыре тысячи) рублей, НДС не облагается, в том числе:

Объект экспертизы	Рыночная стоимость объекта экспертизы, руб.
Автотопливозаправщик ГАЗ 3309 3615-011, государственный регистрационный номер А 049МТ 51, ПТС № 58 МХ 124924 от 09.09.2010, 2010 года выпуска, цвет белый, VIN Х9036135АА0000312, мощность двигателя 119 л.с.	262 000
Автомобиль УАЗ 23632 UAZ PICKUP, государственный регистрационный номер А 053МТ 51, ПТС № 73 МУ 474982 от 06.05.2010, 2010 года выпуска, цвет амулет металлик, VIN ХТТ236320А0005365, мощность двигателя 128 л.с.	20 000
Самосвал 65513-02, государственный регистрационный номер Х 549КМ 51, ПТС № 51 ОМ 427744 от 03.09.2015, 2008 года выпуска, цвет белый, VIN	120 000

Х8965513С80ВА7018, мощность двигателя 300 л.с.	
Тягач седельный МАЗ 64229-032, государственный регистрационный номер 761ММ 51, ПТС № 51 ОМ 427745 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет светло-серый, VIN УЗМ64229010017595, мощность двигателя 240 л.с.	80 000
Прицеп трейлер ЧМЗ АП-99865, государственный регистрационный номер АК 901151, ПТС № 51 ОМ 427746 от 03.09.2015, 2001 года выпуска, цвет синий, VIN ХТС99865010001253	30 000
Бульдозер ДЗ-171.1 гусеничный, государственный регистрационный номер 0142МР 51, ПСМ № ВА 826979 от 13.11.2007, 1990 года выпуска, цвет оранжевый, мощность двигателя 125 л.с.	Экспертиза не производилась
Автогрейдер ДЗ-122Б-7 колесный, государственный регистрационный номер 0557 МР51, ПСМ № АА 838909 от 18.07.2000, 2000 года выпуска, цвет желтый, мощность двигателя 99 л.с.	113 000
Автосамосвал КАМАЗ-55111С, государственный регистрационный номер Е 404ЕТ 51, ПТС № 02 КК 583621 от 16.08.2002, 2002 года выпуска, цвет оранжевый, VIN Х1F55111С20302261, мощность двигателя 240 л.с.	107 000
Бетоносмеситель КАМАЗ-5511, государственный регистрационный номер Е 912КМ 51, ПТС № 51 ЕВ 440406 от 11.12.1998, 1990 года выпуска, цвет серый, VIN ХТС551100L0341615, мощность двигателя 210 л.с.	Экспертиза не производилась
Автобус ПАЗ 3206-110, государственный регистрационный номер А 048МТ 51, 2011 года выпуска, VIN Х1М3206С0В0000562, мощность двигателя 124 л.с., бензиновый, пробег – 43079	162 000
Трубы э/с в ассортименте (2 тонны). По результатам осмотра и произведенных обмеров трубных изделий определен фактический вес в размере 23,743 тонн	160 000
ВСЕГО:	1 054 000

2). Какова рыночная стоимость объекта движимого имущества, принадлежащего обществу с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление – 1», находящегося на площадке, расположенной по адресу: Мурманская область, муниципальное образование Печенгский район, Заполярный г.:

- экскаватор гусеничный VOLVO EC-290BLC, государственный регистрационный номер 4278 МР51, заводской номер EC-290V12397, 2004 года выпуска, ПСМ № ВЕ 018174 от 16.06.2011 г.?

Ответ эксперта:

Рыночная стоимость объекта движимого имущества, принадлежащего обществу с ограниченной ответственностью «Апатитское строительное управление-1», - экскаватор гусеничный VOLVO EC-290BLC, государственный регистрационный номер 4278 МР51, заводской номер EC-290V12397, 2004 года выпуска, ПСМ № ВЕ 018174 от 16.06.2011 г., составляет:

260 000 (Двести шестьдесят тысяч) рублей, НДС не облагается.

Согласно подпункту 15 пункта 2 статьи 146 Налогового кодекса РФ объектом налогообложения в целях исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость (НДС) не признаются операции по реализации имущества и (или) имущественных прав должников, признанных в соответствии с законодательством Российской Федерации несостоятельными (банкротами).

Эксперт _____ Вержбицкая О.А.

5. ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ

1. Нормативные документы

1. Федеральный закон «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» № 135-ФЗ от 29 июля 1998 года.
2. Стандарты оценки, обязательные к применению субъектами оценочной деятельности:
 - Федеральный стандарт оценки «Общие понятия оценки, подходы к оценке и требования к проведению оценки (ФСО № 1)», утвержден приказом Минэкономразвития России от 20 мая 2015 года № 297;
 - Федеральный стандарт оценки «Цель оценки и виды стоимости (ФСО № 2)», утвержден приказом Минэкономразвития России от 20 мая 2015 года № 298;
 - Федеральный стандарт оценки «Требования к отчету об оценке (ФСО № 3)», утвержден приказом Минэкономразвития России от 20 мая 2015 года № 299;
 - Федеральный стандарт оценки «Оценка стоимости машин и оборудования (ФСО № 10)», утвержден приказом Минэкономразвития России от 01 июня 2015 года № 328.
3. Свод стандартов оценки Некоммерческого Партнерства саморегулируемая организация «Свободный Оценочный Департамент».

2. Методическая литература

4. Андрианов Ю.В. Оценка автотранспортных средств. – М.: Дело, 2006.
5. Андрианов Ю.В. Оценка стоимости транспортных средств: Учебно-методическое пособие - М.: МФПА, 2010. - 114 с.
6. Вейг Н.В. Оценка машин и оборудования: Учебное пособие. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2009.
7. Грязнова А. Г., Федотова М. А. «Оценка рыночной стоимости машин и оборудования». Москва, «Финансы и статистика», 2003г.
8. Ковалев А.П. «Оценка машин, оборудования и транспортных средств». Москва, Академия оценки, 1996 г.
9. Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния. Р-03112194-0376–98
10. Оценка стоимости машин, оборудования и транспортных средств/ А.П.Ковалев, А.А.Кушель, В.С.Хомяков, Ю.В.Андрианов, Б.Е.Лужанский, И.В.Королев, С.М.Черемикин. Рекомендовано Министерством образования Российской Федерации в качестве учебника для студентов высших учебных заведений, обучающихся по экономическим специальностям. – М.: Интерреклама, 2003.
11. Оценка стоимости машин и оборудования: Учебное пособие /Под общей редакцией В.П. Антонова. – М.: Издательский Дом «Русская оценка», 2005.
12. Оценка стоимости машин и оборудования: Учебное пособие /Под ред. д.э.н., проф. А.Н. Асаула. – СПб: Гуманистика, 2005
13. Справочник оценщика машин и оборудования: Корректирующие коэффициенты и характеристики рынка машин и оборудования. Издание первое /Под ред. Лейфера Л.А. – Нижний Новгород: Приволжский центр методологического и информационного обеспечения оценки, 2015
14. Улицкий М. П., Андрианов Ю. В., Лужанский Б. Е., Чемерикин С. М. Оценка стоимости транспортных средств. – М. Финансы и статистика. 2006.

3. Другие источники информации

- Центральный Банк РФ (http://www.cbr.ru/hd_base/GKOOFFZ_mr.asp?)
- Официальный портал Правительства Мурманской области (<http://mun.gov-murman.ru/>)
- Веб-страницы: www.cars.ru, www.bibika.ru, www.autorambler.ru, www.automobile.ru, www.cars.auto.ru, www.carsguru.net, www.avito.ru, www.auto.dmir.ru, www.avtohunt.ru и др.

6. ПЕРЕЧЕНЬ ПРИЛОЖЕНИЙ