



Общество с ограниченной ответственностью  
Региональный экспертный центр «НОРМА-ПРО»  
677000, Республика Саха (Якутия),  
г. Якутск, ул. Орджоникидзе, 46/2, офис 505  
Тел/факс (4112) 35-39-61, E-mail: [Norma-pro@mail.ru](mailto:Norma-pro@mail.ru)

Утверждаю:  
Генеральный директор ООО РЭЦ «НОРМА-ПРО»



Колесов К.Э.  
30 сентября 2022 г.

Основание для проведения оценки:  
Договор №320/22-МТС от 08 сентября 2022 года.

**ОТЧЕТ № 210-32/22/РС**  
**О РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ДВИЖИМОГО ИМУЩЕСТВА**  
по состоянию на 26 сентября 2022 г.

Заказчик  
Объект оценки:

Акционерное общество «Сахатранснефтегаз»  
Автомобиль 32551-0010-01 (УРАЛ), г/н С915ВУ 14

г. Якутск, 2022 год

## СОДЕРЖАНИЕ

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ .....	4
I. ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ И ВЫВОДЫ .....	4
1.2. СВЕДЕНИЯ О ЗАКАЗЧИКЕ ОЦЕНКИ И ОБ ОЦЕНЩИКЕ .....	5
1.4. СЕРТИФИКАТ КАЧЕСТВА ОЦЕНКИ .....	7
1.5. ОСНОВНЫЕ ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ УСЛОВИЯ .....	8
1.6. ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ПОНЯТИЯ И ТЕРМИНОЛОГИЯ .....	8
1.7. ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ СТАНДАРТЫ ОЦЕНКИ .....	10
2. ПРОЦЕСС ОЦЕНКИ .....	10
3. ОЦЕНКА ЗАТРАТНЫМ ПОДХОДОМ .....	10
4. ОЦЕНКА РЫНОЧНЫМ (СРАВНИТЕЛЬНЫМ) ПОДХОДОМ .....	12
5. ОЦЕНКА ДОХОДНЫМ ПОДХОДОМ .....	12
6. СВЕДЕНИЯ О СПЕЦИАЛИСТАХ, УЧАСТВОВАВШИХ В ПРОВЕДЕНИИ ОЦЕНКИ .....	13
7. РЫНОК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА .....	14
7.1. ХАРАКТЕРИСТИКА РЫНКА .....	14
7.2. РЫНОК КУПЛИ-ПРОДАЖИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ .....	16
8. РАСЧЕТ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ АМТС .....	18
8.1. ОПИСАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА .....	18
8.2. РАСЧЕТ СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ЗАТРАТНЫМ МЕТОДОМ .....	19
8.1. РАСЧЕТ ФИЗИЧЕСКОГО ИЗНОСА .....	19
8.3.1 ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ .....	20
10. СОГЛАСОВАНИЕ СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА .....	25
12. ЗАКЛЮЧЕНИЕ О РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ .....	25
11. СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ .....	26

## 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

## I. ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ И ВЫВОДЫ

Номер отчета об оценке (порядковый номер отчета) и дата составления	Отчет №210-32/22/РС от «30» сентября 2022 г.
Основание для проведения оценки	Договор №320/22-МТС от 08 сентября 2022 года.
Описание Объекта оценки	Автомобиль 32551-0010-01 (УРАЛ), г/н С915ВУ 14
Цель и задачи оценки	Определение рыночной стоимости Объекта оценки
Дата оценки	26 сентября 2022 года
Результаты оценки	130 800,00 (сто тридцать тысяч восемьсот) руб.
А) Затратный подход	не применялся
Б) Сравнительный подход	130 800,00 (сто тридцать тысяч восемьсот) руб.
В) Доходный подход	не применялся
<b>Итоговая величина рыночной стоимости оцениваемого объекта, на дату оценки</b>	<b>130 800,00 (сто тридцать тысяч восемьсот) руб.</b>
Ограничения и пределы применения полученной итоговой стоимости	Заказчик обязан использовать результат оценки Объекта оценки исключительно в соответствии с целями проведения оценки объекта, установленными Заданием на оценку на выполнение работ по оценке

**1.2. СВЕДЕНИЯ О ЗАКАЗЧИКЕ ОЦЕНКИ И ОБ ОЦЕНЩИКЕ**

Сведения о заказчике	Акционерное общество «Сахатранснефтегаз» ОГРН 1031402073097 ИНН 1435142972 / КПП1546050001
Сведения об оценщике	
ФИО	Колесов Конфей Эдуардович
информация о членстве в СРОО	член саморегулируемой организации Общероссийской общественной организации «Русское общества оценщиков» регистрационный номер 0001562 от 22 июля 2020 г. Включен в реестр членов РОО 05 февраля 2009 года, регистрационный номер 005374
Квалификационный аттестат в области оценочной деятельности	№029134-2 от 06 сентября 2021 г. В области оценочной деятельности по направлению «Оценка движимого имущества», выдан на основании ФБУ «Федеральный ресурсный центр» №216 от 06 сентября 2021 г.
№, дата документа, подтверждающего получение профессиональных знаний в области оценочной деятельности	- Диплом о профессиональной переподготовке №0331 от 16.06.2007г. НОУ Московской финансово-промышленной академии по программе «Оценка стоимости предприятия (бизнеса)». - Свидетельство о повышении квалификации №12/2011 от 20.12.2011 г. ФГБГУ ВРО Иркутского государственного института путей сообщений. - Удостоверение о повышении квалификации №0474 от 30.10.2014 года НОУ ВПО «Московского финансово-экономического университета «Синергия»
Стаж работы в оценочной деятельности	13 лет
сведения о страховании гражданской ответственности оценщика	Страховой полис СПАО «Ингосстрах» 433-507-121034/21. Срок действия до 16.12.2022 г.
Степень участия	Составление отчета, осмотр
Место нахождения оценщика	г.Якутск, ул.Орджоникидзе, дом 46, корп.2, офис 505
Наименование юридического лица, с которым оценщик заключил трудовой договор	ООО Региональный экспертный центр «НОРМА-ПРО»
Организационно-правовая форма, с которым у оценщика заключен трудовой договор	Общество с ограниченной ответственностью
полное наименование организации	Общество с ограниченной ответственностью Региональный экспертный центр «НОРМА-ПРО»
ОГРН	1081435004199
дата присвоения ОГРН	11.04.2008 г.
Сведения о страховании ответственности юридического лица, с которым оценщик заключил трудовой договор	Страховой полис СПАО "Ингосстрах" №433-507-120436/21 от 30.11.2021 г., период страхования с 30.11.2021 г. по 29.11.2022 г. Страховая сумма 50 000 000 (пятьдесят миллионов) рублей
Местонахождение организации	г.Якутск, ул.Орджоникидзе, дом 46, корп.2, офис 505
Контактная информация	Тел.(факс) 35-39-61, 89644241617
Сведения о независимости юридического лица, с которым оценщик заключил трудовой договор, и оценщика	Оценщик и юридическое лицо, с которым Оценщик заключил трудовой договор, является независимым в соответствии с требованиями 16 Федерального закона № 135-ФЗ "Об оценочной деятельности в РФ"
Информация о привлекаемых к проведению оценки и подготовке отчета об оценке организациях и специалистах	К проведению оценки и подготовке отчета об оценке сторонние организации специалисты не привлекались.

**1.3. ПОСТАНОВКА ЗАДАНИЯ ПО ОЦЕНКЕ**

Объект оценки (ФСО №1, п.21 а)	Автомобиль 32551-0010-01 (УРАЛ), г/н С915ВУ 14
Права на объект оценки, учитываемые при определении стоимости объекта оценки (ФСО №1, п.21 б)	Собственность
Обременения прав в отношении объекта оценки (ФСО №10, п.9)	Отсутствуют документально подтвержденные обременения в отношении объекта оценки, оценка объекта проводится исходя из предположения об отсутствии таких обременений
Цель оценки (ФСО №1, п.21 в)	Определение рыночной стоимости Объекта оценки
Предполагаемое использование результатов оценки (ФСО №1, п.21 г)	Использование Объекта оценки для совершения сделки или иных действий с объектом оценки, в том числе при совершении сделок купли - продажи
Дата и № договора по оценке	Договор №320/22-МТС от 08 сентября 2022 года.
Дата оценки (ФСО №1, п.21 е) Период проведения работ Дата составления отчета об оценке	26 сентября 2022 г. 26 – 30 сентября 2022 г. 30 сентября 2022 г.
Период проведения осмотра объекта оценки (ФСО №10, п.8)	26 – 28 сентября 2022 г.
Степень детализации работ по осмотру (ФСО №10, п.8)	Полный осмотр объекта оценки
Оцененное маркетинговое время	6 месяцев
Состав оцениваемой группы машин и оборудования с указанием сведений по каждой машине и единице оборудования, достаточных для их идентификации (ФСО №10, п.6)	Автомобиль: 32551-0010-01 (УРАЛ), г/н С915ВУ 14 VIN: - Год выпуска: 2005г. Цвет: Хаки
Информация по учету нематериальных активов, необходимых для эксплуатации машин и оборудования (при наличии таких активов (ФСО №10, п.6)	отсутствует
Вид стоимости (ФСО №1, п.21 д)	Рыночная стоимость, в определении ст. 3. №135-ФЗ "Об оценочной деятельности в Российской Федерации"
Допущения, на которых должна основываться оценка (ФСО №1, п.21 ж, ФСО №10, п.7)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Вся информация, полученная от Заказчика и его представителей, а также третьих лиц, указанных в Договоре, в рамках оказания услуг по Договору рассматривалась Оценщиком как достоверная.</li> <li>2. Оценщик не проводил юридической экспертизы полученных документов и исходил из собственного понимания их содержания и влияния такового на итоговую стоимость. Оценщик не несет ответственности за точность описания (и сами факты существования) оцениваемых прав, но ссылается на документы, явившиеся основанием для вынесения суждений о составе и качестве прав на оцениваемое имущество.</li> <li>3. От Оценщика не требуется появляться в суде или свидетельствовать иным образом по поводу составленного Отчета или оцененного имущества, кроме как на основании отдельного договора с Заказчиком или официального вызова суда.</li> <li>4. Исходные данные, использовавшиеся Оценщиком при подготовке Отчета, получены от Заказчика и из других надежных источников и считаются достоверными. Тем не менее Оценщик не может гарантировать их абсолютную точность, поэтому там, где возможно, делались ссылки на источник информации. Оценщик не несет ответственности за последствия неточностей в исходных данных и их</li> </ol>

	<p>влияние на результаты оценки.</p> <p>5. Отчет достоверен лишь в полном объеме. Приложения к Отчету являются его неотъемлемой частью.</p> <p>6. В расчетных таблицах, представленных в Отчете, приведены округленные значения показателей. Итоговые показатели получены при использовании точных данных, поэтому при пересчете итоговых значений по округленным данным результаты могут несколько не совпасть с данными, указанными в Отчете.</p> <p>7. Отчет об оценке содержит профессиональное мнение оценщика относительно рыночной стоимости Объекта оценки только в указанных целях и по состоянию на дату определения стоимости Объекта оценки.</p> <p>8. Отчет об оценке и итоговая стоимость, указанная в нем, могут быть использованы Заказчиком только в рамках предполагаемого использования, указанного в Отчете. Оценщик не несет ответственности за распространение Заказчиком данных Отчета об оценке, выходящее за рамки предполагаемого использования результатов оценки.</p> <p>9. Допущение, связанное с ограничением объема работ по осмотру Объекта оценки: Оценщик производит визуальный осмотр, без применения специализированных средств технического контроля. Оценка рыночной стоимости производится с допущением того, что у Объекта оценки отсутствуют скрытые дефекты, которые невозможно определить при визуальном осмотре, за исключением, если Собственник в период проведения работы уведомил об их наличии и предоставил Оценщику информацию о наличии подобных дефектов;</p> <p>10. Допущение, связанное с ограничением объема работ по анализу рынка: Оценщик исследует сегменты рынка объекта оценки.</p> <p>11. Допущение об оценке Объекта как единого целого при условии продолжения/прекращения его использования в составе действующего имущественного комплекса: Объект оценки не рассматривается как единое целое в составе действующего имущественного комплекса;</p> <p>12. Допущение об оценке Объекта при условии перемещения с его текущего местоположения как отдельных объектов: Оценка Объекта выполняется при условии перемещения с его текущего местоположения как отдельного объекта;</p> <p>13. В случае интегрирования Объекта оценки с другими объектами, в частности, недвижимости, - допущение об оценке в составе таких объектов или отдельно от него: Объект оценки не имеет интегрирования с другими объектами, которое не ограничивает его использование при условии перемещения с текущего местоположения как отдельного объекта.</p> <p>Прочие общие и специальные допущения, возникающие в процессе оценки, будут приведены в Отчете об оценке.</p>
--	---

### 1.3. РЕЗУЛЬТАТЫ ОЦЕНКИ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ

<p><b>Итоговая величина рыночной стоимости объекта оценки, округленно на 26 сентября 2022 года</b></p>	<p><b>130 800,00 (сто тридцать тысяч восемьсот) руб.</b></p>
--	--

### 1.4. СЕРТИФИКАТ КАЧЕСТВА ОЦЕНКИ

1. Факты, изложенные в отчете, верны и соответствуют действительности.
2. Содержащиеся в отчете анализ, мнения и заключения принадлежат самому Оценщику и действительны строго в пределах ограничительных условий и допущений, являющихся частью настоящего отчета.
3. Оценщик не имеет ни настоящей, ни ожидаемой заинтересованности в оцениваемом имуществе и действует непредвзято и без предубеждений по отношению к участвующим сторонам.

4. Вознаграждение Оценщика не зависит от итоговой стоимости оценки, а также тех событий, которые могут наступить в результате использования Заказчиком или третьими сторонами выводов и заключений, содержащихся в отчете.
5. Оценка проведена, и отчет составлен в соответствии со «Стандартами Российского общества оценщиков в области оценки движимого имущества».
6. Представитель Заказчика проинформирован о его праве безвозмездного ознакомления с официальными документами, поименованными в Декларации (СТО РОО 10 – 02 – 95).
7. Представитель заказчика получил все разъяснения относительно целей оценки, своих прав, обязанностей и возможностей Оценщика, ознакомлен со значением используемых терминов.
8. Оценщик лично произвел осмотр транспортного средства.
9. Деятельность Оценщика по осуществляется на основании членства оценщиков ООО Региональный экспертный центр «НОРМА-про» Дьячковой Надежды Николаевны в саморегулируемой организации Общероссийской общественной организации «Российского общества оценщиков» за 00093 от 09 июля 2007 г. и Колесова Конфья Эдуардовича в саморегулируемой организации Общероссийской общественной организации «Российского общества оценщиков» за №005374 от 5 февраля 2009 г.

### 1.5. ОСНОВНЫЕ ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ УСЛОВИЯ

Нижеследующие условия, допущения и ограничения являются неотъемлемой частью настоящего отчета.

#### **Общие условия**

Настоящий отчет достоверен лишь в полном объеме и только при использовании в целях, указанных в нем. Ни Заказчик, ни Оценщик не могут использовать отчет (или любую его часть) иначе, чем это предусмотрено договором на оценку.

#### **Положения об ответственности**

Статус оценщика определяется как независимый оценщик, - т.е. внешний оценщик, который дополнительно не имел отношений к объекту оценки, подразумевающих оплату услуг, за исключением оплаты услуг по оценке.

#### **Освобождение от ответственности**

От Оценщика не требуется появляться в суде или свидетельствовать иным способом по поводу произведенной оценки, иначе как по официальному вызову суда.

#### **Описание имущества**

Оценщик не несет ответственность за юридическое описание прав оцениваемой собственности или за вопросы, связанные с рассмотрением прав собственности. Право оцениваемой собственности считается достоверным. Оцениваемая собственность считается свободной от каких – либо претензий или ограничений, кроме оговоренных в отчете.

#### **Скрытые характеристики и дефекты**

Оценщик предполагает отсутствие каких-либо скрытых факторов, влияющих на стоимость оцениваемого имущества, и не несет ответственность за наличие подобных факторов.

#### **Конфиденциальность**

Содержание отчета является конфиденциальным для заказчика и оценщика за исключением случаев, предоставления в соответствующие органы для целей сертификации и лицензирования, а также для контроля качества при возникновении спорных ситуаций.

#### **Заключительные положения**

Исходные данные, использованные Оценщиком и содержащиеся в отчете, считаются достоверными. Мнение Оценщика относительно рыночной стоимости объекта действительно только на период времени, в течение которого ценообразующие факторы, совпадают, с существующими на дату оценки. Оценщик не принимает на себя ответственность за изменение экономических, юридических и иных факторов, которые могут возникнуть после этой даты и повлиять на рыночную ситуацию, а, следовательно, и на рыночную стоимость объекта.

Отчет об оценке содержит профессиональное мнение Оценщика относительно рыночной стоимости оцениваемого имущества и не является гарантией того, что оно будет продано на свободном рынке по цене, равной стоимости указанной в отчете.

### 1.6. ИСПОЛЗУЕМЫЕ ПОНЯТИЯ И ТЕРМИНОЛОГИЯ

**Автотранспортное средство** – устройство, проводимое в движение двигателем и предназначенное для перевозки по дорогам общей сети людей, грузов или оборудования, установленного на нем, а также имеющее массу в снаряженном состоянии более 400 кг. Снаряженная масса определяется как масса полностью заправленного (топливом, маслами, охлаждающей жидкостью и пр.) и укомплектованного (запасным колесом,

инструментом и т.п.) автотранспортного средства, но без груза, пассажиров, водителя или другого обслуживающего персонала и их багажа.

**Легковой автомобиль** – автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее не более 8 мест для сидения, не считая места водителя. Легковые автомобили подразделяются на виды в зависимости от типа кузова и рабочего объема двигателя.

**Автобус** - автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее более 8 мест для сидения, не считая места водителя. Автобусы подразделяются на городские, пригородные, междугородные и туристические.

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

**Прицеп** – одно-, двух- или многоосное устройство без двигателя, предназначенное для перевозки по дорогам общей сети людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Прицеп буксируется автотранспортным средством с помощью тягово-сцепного устройства.

**Полуприцеп** - одно-, двух- или многоосное устройство без двигателя, предназначенное для перевозки по дорогам общей сети людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Полуприцеп буксируется автотранспортным средством с помощью опорно-сцепного устройства.

**Рыночная стоимость автотранспортного средства** – наиболее вероятная цена, по которой автотранспортное средство может быть отчуждено на открытом рынке в условиях конкуренции, когда продавец и покупатель действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на цене не отражаются какие – либо чрезвычайные обстоятельства.

**Страховая стоимость** – рыночная стоимость автотранспортного средства, определяемая на момент заключения договора страхования. Является одним из существенных условий договора этого вида.

**Стоимость ремонта (восстановления) автотранспортного средства** – стоимость устранения повреждений автотранспортного средства, включающая трудовые и материальные затраты, накладные расходы, налоги и другие обязательные платежи, а также прибыль предприятия, оказывающего услуги по ремонту.

**Стоимость ущерба от повреждения автотранспортного средства** – величина уценки автотранспортного средства в результате полученных повреждений или сумма расходов на ремонт (восстановление) поврежденного автотранспортного средства до технического состояния, в котором оно находилось непосредственно перед повреждением, с учетом нанесения сопутствующего ущерба (утраты товарной стоимости) при повреждении отдельных видов работ по ремонту.

**Стоимость материалов для ремонта автотранспортного средства** - наиболее вероятная цена одной единицы измерения материалов для ремонта АТС, по которой они могут быть отчуждены на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на цене сделки не отражаются какие – либо чрезвычайные обстоятельства.

**Стоимость услуг по ремонту автотранспортного средства** - наиболее вероятная цена одной единицы трудоемкости услуг по ремонту АТС, по которой они могут быть предоставлены на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на цене сделки не отражаются какие – либо чрезвычайные обстоятельства.

**Восстановительная стоимость** – эта стоимость на дату оценки в месте оценки идентичного или аналогичного оцениваемому автотранспортного средства с пробегом и сроком службы с начала эксплуатации, равными таковым на дату приобретения оцениваемого автотранспортного средства.

**Полная восстановительная стоимость** – эта стоимость на дату оценки в месте оценки нового автотранспортного, идентичного или аналогичного оцениваемому.

**Остаточная восстановительная стоимость** – стоимость автотранспортных средств после переоценки с учетом начисленного износа.

**Износ** – в оценочной деятельности это абсолютная или относительная потеря стоимости объекта оценки в процессе эксплуатации. Износ разделяется по виду вызвавших его причин на физический, функциональный и моральный (внешний).

**Физический износ** – абсолютная или относительная потеря стоимости АТС из-за изменения его технического состояния в процессе эксплуатации, приводящего к ухудшению функциональных и эксплуатационных характеристик. Основными причинами физического износа являются изнашивание, пластические деформации, усталостные разрушения, коррозия, изменение физико-химических свойств конструктивных материалов.

**Функциональный износ** - абсолютная или относительная потеря стоимости АТС из-за утраты отдельных функций, связанных с транспортной и вспомогательной деятельностью, и сокращения вследствие этого его функциональных возможностей.

**Моральный (внешний) износ** - абсолютная или относительная потеря стоимости АТС из-за снижения его полезности для осведомленного покупателя под влиянием внешних факторов, к которым относятся достижения научно-технического прогресса в сфере производства, государственное регулирование производства, импорта, товарных рынков и эксплуатации автотранспортных средств, окончание производства



автотранспортных средств, прекращение производства запасных частей к ним, организации эксплуатации и др.

### 1.7. ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ СТАНДАРТЫ ОЦЕНКИ

Оценка объектов, указанных в настоящем Отчете проведена в соответствии с требованиями:

1. Федеральный закон от 29.07.1998 N 135-ФЗ (ред. от 13.07.2015) "Об оценочной деятельности в Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2016);
2. Федеральный стандарт оценки «Общие понятия оценки, подходы к оценке и требования к проведению оценки (ФСО №1)». Утвержден Приказом Министерством экономического развития РФ №297 от 20.05.2015 г.
3. Федеральный стандарт оценки «Цель оценки и виды стоимости (ФСО №2)». Утвержден Приказом Министерством экономического развития РФ №298 от 20.05.2015 г.
4. Федеральный стандарт оценки «Требования к отчету об оценке (ФСО №3)». Утвержден Приказом Министерством экономического развития РФ №299 от 20.05.2015 г.
5. Федеральный стандарт оценки «Оценка недвижимости (ФСО №7)». Утвержден Приказом Министерством экономического развития РФ №611 от 25.09.2014 г.
6. Федеральный стандарт оценки "Оценка для целей залога (ФСО №9)"
7. Федеральный стандарт "Оценка стоимости машин и оборудования (ФСО №10)"
8. Федеральный стандарт "Определение ликвидационной стоимости (ФСО №12)"

## 2. ПРОЦЕСС ОЦЕНКИ

Процесс оценки включал в себя:

1. Заключение договора об оценке автотранспортного средства между Оценщиком и Заказчиком услуги;
2. Осмотр и проверка технического состояния автотранспортного средства, составление акта осмотра (проверки) технического состояния;
3. Сбор необходимой информации (данные о состоянии авто рынка применительно к оцениваемой автомашине);
4. Применение общепринятых методов оценки стоимости:

Методология оценочной деятельности как система методов оценки включает три подхода: затратный, рыночный (сравнительный) и доходный.

## 3. ОЦЕНКА ЗАТРАТНЫМ ПОДХОДОМ

Затратный подход при оценке транспортных средств основывается на том, что в качестве стоимости оцениваемого транспортного средства принимаются затраты на его изготовление. Так как транспортные средства – объекты серийного или крупносерийного производства, то затратный подход в большинстве случаев неприемлем. Это связано с тем, что изготовление одного транспортного средства – единичное производство, удельные затраты в котором на изготовление в несколько раз выше, чем при серийном производстве. Затратный подход может быть использован при оценке переоборудованных автомобилей, автомобилей, изготовленных в порядке индивидуального творчества, при восстановлении раритетных автомобилей.

Затратный подход является основным при оценке стоимости ремонта (восстановления) транспортных средств и реализуется на основе составления калькуляций на ремонтные работы.

Определение остаточной стоимости  $C_{ост}^{баз}$  не разукomплектованного транспортного средства в работоспособном состоянии, на котором не производилась замена агрегатов и переоборудование, а также отсутствуют неисправности и эксплуатационные дефекты, расчетным методом проводится по формуле:

$$C_{ост}^{баз} = C_o \cdot \left(1 - \frac{I_\phi}{100}\right) \quad (1)$$

Где  $C_o$  - значение стоимости нового транспортного средства базовой комплектации на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.

Расчет физического износа транспортного средства Иф проводится следующими методами: метод расчета физического износа с контролем технического состояния; нормативный метод с корректированием; расчетный метод с учетом возраста и пробега с начала эксплуатации; метод амортизационных начислений.

Метод расчета физического износа с контролем технического состояния целесообразно применять при начислении у оценщика возможности проведения инструментального контроля (диагностики) технического состояния транспортного средства, для которого нормативно-технической документацией установлен норматив пробега (срока службы) до списания.

Нормативный метод с корректированием целесообразно применять для оценки физического износа транспортных средств, для которых нормативно-технической документацией установлен норматив пробега (срока службы) до списания и имеется информация о факторах, влияющих на нормативный пробег (срок службы).

Расчетный метод с учетом возраста и пробега с начала эксплуатации целесообразно применять для оценки физического износа транспортных средств, по которым нормативно-технической документацией не установлены нормативы пробега (срока службы) до списания.

Метод амортизационных начислений целесообразно применять в отдельных случаях для оценки физического износа транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам.

Метод расчета физического износа с контролем технического состояния является наиболее точным и обоснованным. Если нормативно-технической документацией для транспортного средства установлен нормативный пробег до списания (капитального ремонта), тог расчет физического износа проводится по формуле:

$$И_{\phi} = \frac{L_{\phi}}{L_n} \cdot 100\%, \quad (2)$$

где,  $L_{\phi}$  – эффективный пробег транспортного средства с начала эксплуатации на дату оценки, тыс.км.

$L_n$  – нормативный пробег до списания (капитального ремонта) транспортного средства, тыс. км.

Расчет физического износа с учетом возраста и пробега транспортного средства с начала эксплуатации проводится по формуле:

$$И_{\phi} = 100 \cdot (1 - e^{-\Omega}) \quad (3)$$

Где,  $e$  – основание натуральных логарифмов,  $e=2,72$ ;

$\Omega$  - функция, зависящая от возраста и фактического пробега транспортного средства с начала эксплуатации.

Вид функции  $\Omega$  для различных видов транспортных средств определяется в соответствии с таблицей 1.

Таблица 1.

ПАРАМЕТРИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ФУНКЦИИ  $\Omega$ ,  
ЗАВИСЯЩЕЙ ОТ ФАКТИЧЕСКОГО ВОЗРАСТА  $T_{\phi}$   
И ФАКТИЧЕСКОГО ПРОБЕГА С НАЧАЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ  $L_{\phi}$ ,  
ДЛЯ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

№	Вид транспортного средства	Вид зависимости $\Omega$
1	Легковые автомобили отечественные	$\Omega = 0,055 \cdot T_{\phi} + 0,0028 L_{\phi}$
2	Грузовые бортовые автомобили отечественные	$\Omega = 0,08 \cdot T_{\phi} + 0,0024 L_{\phi}$
3	Тягачи отечественные	$\Omega = 0,072 \cdot T_{\phi} + 0,0016 L_{\phi}$
4	Самосвалы отечественные	$\Omega = 0,15 \cdot T_{\phi} + 0,0025 L_{\phi}$
5	Специализированные отечественные	$\Omega = 0,14 \cdot T_{\phi} + 0,002 L_{\phi}$
6	Автобусы отечественные	$\Omega = 0,122 \cdot T_{\phi} + 0,0008 L_{\phi}$
7	Легковые автомобили европейского производства	$\Omega = 0,04 \cdot T_{\phi} + 0,002 L_{\phi}$

8	Легковые автомобили американского производства	$\Omega = 0,044 \cdot T_{\phi} + 0,0024 L_{\phi}$
9	Легковые автомобили азиатского производства (кроме Японии)	$\Omega = 0,05 \cdot T_{\phi} + 0,0026 L_{\phi}$
10	Легковые автомобили производства Японии	$\Omega = 0,036 \cdot T_{\phi} + 0,0016 L_{\phi}$
11	Грузовые автомобили зарубежного производства	$\Omega = 0,072 \cdot T_{\phi} + 0,0017 L_{\phi}$
12	Автобусы зарубежного производства	$\Omega = 0,096 \cdot T_{\phi} + 0,0008 L_{\phi}$

#### 4. ОЦЕНКА РЫНОЧНЫМ (СРАВНИТЕЛЬНЫМ) ПОДХОДОМ

Рыночный (сравнительный) подход основывается на анализе цен покупки и продажи транспортных средств, сложившихся в данный момент на первичном или вторичном рынке. Так как транспортные средства – продукция массового потребления и число сделок купли-продажи достаточно велико, то ценовая информация стабильна и доступна. Метод прямого сравнения продаж применяется в случае отсутствия информации о сложившейся рыночной цене конкретной марки транспортного средства, при котором транспортное средство оценивается на основе анализа рыночных цен на транспортные средства, имеющие аналогичные функциональные и конструктивные характеристики. Кроме того, при рыночном подходе могут быть использованы метод удельных ценовых показателей, метод корреляционных моделей и метод экспертных оценок. Указанные три метода пока не нашли широкого применения при оценке транспортных средств, так как требуют глубокого научного обоснования.

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

Рыночный метод (метод сравнительных продаж) основывается на определении статистическим выборочным методом рыночной стоимости транспортного средства данной марки, аналогичного возраста и пробега на вторичном рынке транспортных средств на дату оценки в месте оценки.

Расчет  $C_{ост}^{баз}$  ост при использовании рыночного метода проводится по формуле:

$$C_{ост}^{баз} = \frac{\sum_{r=1}^k C_r^{nod}}{k}, \quad (4)$$

Где  $C_r^{nod}$  -  $r$ -ое значение рыночной стоимости подержанного транспортного средства на дату оценки в полученной выборке, тыс.руб.;

$k$  – объем выборки значений стоимости подержанного транспортного средства.

Значение стоимости, рассчитанное по формуле (4), принимается в качестве  $S_{баз}$  ост при условии, что выработка значений стоимости транспортного средства характеризуется величиной коэффициента вариации, который рассчитывается по формуле:

$$v = \frac{\sqrt{\frac{\sum_{r=1}^k \left( C_r^{nod} - \frac{\sum_{r=1}^k C_r^{nod}}{k} \right)^2}{k-1}}}{\frac{\sum_{r=1}^k C_r^{nod}}{k}}, \quad (5)$$

Совокупность значений стоимости транспортного средства в выборке считается однородной при значении коэффициента вариации не более 0,3.

#### 5. ОЦЕНКА ДОХОДНЫМ ПОДХОДОМ

Доходный подход основывается на определении текущей стоимости объекта оценки как совокупности будущих доходов от его использования. Так как доходы дает только конкретное производство, то доходный подход не применяется при оценке отдельных видов средств труда, являющихся элементом производства, а в основном используется только для оценки предприятий, производственных комплексов и других объектов бизнеса.

#### **6. СВЕДЕНИЯ О СПЕЦИАЛИСТАХ, УЧАСТВОВАВШИХ В ПРОВЕДЕНИИ ОЦЕНКИ**

Настоящая оценка была выполнена в соответствии с требованиями Международных стандартов, Кодексом этики и Стандартов оценки недвижимости Российского общества оценщиков.

Специалист, выполнивший настоящую работу, имеют следующие дипломы и свидетельства подтверждающие их квалификацию: Московской финансово-промышленной академии, Ярославского института повышения квалификации руководящих работников, Института перспективных транспортных технологий и переподготовки кадров СГУПС.

Разработку отчета произвел оценщик ООО Региональный экспертный центр «НОРМА-про»

***Колесов Конфей Эдуардович***

*включен в реестр членов саморегулируемой организации*

*Общероссийской общественной организации*

*«Российского общества оценщиков» за №005374 от 5 февраля 2009 г.*

## 7. РЫНОК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

### 7.1. ХАРАКТЕРИСТИКА РЫНКА

Механизмы ценообразования в отношении подвижного состава автомобильного транспорта определяются параметрами товарных рынков этого вида активов. В связи с тем, что автотранспортные средства и различные виды самоходной техники являются продукцией массового производства и потребления, в целом товарный рынок характеризуется следующим образом: число покупателей и продавцов; уровень конкуренции продавцов – высокий; соотношение покупателей и продавцов – сбалансировано; доступность информации о рынке – высокая; информация достоверна; полнота информации – хорошая; ценовая эластичность – соблюдается; существуют региональные рынки. При этом следует отметить, что объем товарного рынка автотранспортных средств существенно больше, чем объем рынка других видов самоходной техники.

Характеристика рынка подвижного состава автомобильного транспорта в первую очередь определяется современным состоянием автомобилестроения в Российской Федерации, так как автомобилестроение является ведущей отраслью машиностроения промышленно развитых стран, существенно влияющей на процессы экономического и социального развития общества (что подтверждается данными таблицы), стимулирующей развитие фундаментальной и прикладной науки, других отраслей экономики, а также способствующей повышению товарооборота и укреплению денежной массы.

**Влияние уровня автомобилестроения на величину валового внутреннего продукта (ВВП)**

№ п/п	Страна	Доля ВВП в мировом производстве, %	Доля автомобилестроения в мировом производстве автомобилей, %
1	США	25,3	23,3
2	Япония	15,4	20,0
3	Германия	7,9	9,3
4	Франция	5,2	7,0
5	Италия	4,1	2,9
6	Великобритания	3,9	3,7
7	Россия	1,5	2,3

В целом состояние отечественной автомобильной промышленности характеризуется следующим образом. По макроэкономическим показателям автомобильная промышленность является одной из ключевых отраслей экономики России. Объем производства промышленной продукции этой отрасли составляет около 9 процентов от общего объема промышленного производства в России или 33 процента в общем объеме продукции машиностроения. Доля в налоговых поступлениях в федеральный бюджет составляет порядка 4,5 процента. Однако, несмотря на макроэкономическую значимость (которая в основном определяется показателями ресурсопотребления) автомобильной промышленности в экономике страны, исходный технический уровень и другие потребительские свойства выпускаемых в России новых автотранспортных средств отстают от аналогичного уровня передовых стран на 10-15 лет.

Это отставание наблюдается по всем основным показателям, характеризующим технический уровень, качество и потребительские свойства подвижного состава автомобильного транспорта: безопасность, надежность, экономичность и эргономичность. Также следует отметить, что многие показатели начального технического уровня нового подвижного состава автомобильного транспорта значительно ухудшаются в процессе эксплуатации.

- ✓ В настоящее время уровень инвестиций в автомобильную промышленность является недостаточным для радикального изменения технического уровня и потребительских свойств подвижного состава автомобильного транспорта. Это обусловлено следующими причинами:
- ✓ Российские покупатели около 50-60 процентов средств, реализуемых на приобретение подвижного состава автомобильного транспорта, инвестируют в развитие зарубежного автомобилестроения, так как даже поддержанные автомобили зарубежного производства обладают более высокой безопасностью и надежностью, чем отечественные;
- ✓ Продукция отечественного автомобилестроения не имеет необходимой конкурентоспособности на международных товарных рынках автотранспортных средств;
- ✓ Акции предприятий автомобильной промышленности обладают низкой ликвидностью, что делает их малопривлекательными для инвесторов.

В настоящее время инвестиционные возможности государства существенно ограничены и, кроме того, не отработаны эффективные механизмы государственной поддержки автомобилестроения.

Автомобильный рынок России характеризуется насыщенностью и высокой конкуренцией между отечественными и зарубежными производителями автомобилей. При этом в большинстве секторов рынка отечественные производители являются конкурентами только в силу низкую платежеспособного спроса как предприятий-покупателей, так и населения.

В то же время следует отметить, что товарные рынки транспортных средств обладают значительными потенциальными возможностями для своего расширения, так как в рамках мировой автомобилизации численность автомобильного парка России пока еще невелика. На 1000 жителей нашей страны приходится 170 автомобилей, что ниже соответствующего показателя экономически развитых стран в 3-4 раза. Поэтому в нашей стране спрос на автомобильную и самоходную технику будет расти, что подтверждается ежегодным 5-процентными приростом парка подвижного состава автомобильного транспорта.

Прогнозирование развития товарных рынков автомобильной и другой самоходной техники должно осуществляться с учетом того, что указанная техника разделяется на две группы: потребительский товар и инвестиционный товар. Потребительским товаром в основном являются легковые автомобили, а инвестиционным товаром – грузовые автомобили, автобусы и другие виды самоходной техники.

Рынок легковых автомобилей и тенденции его развития могут быть охарактеризованы следующим образом. Объем и структура рынка легковых автомобилей значительно изменяется по регионам России. В западных областях России импортные модели составляют более 60 процентов от предложения на рынке, причем более половины всех предлагаемых на рынке иностранных автомобилей составляют немецкие марки: “Опель”, “Ауди”, “Фольксваген”. На рынке восточной части России преобладают японские автомобили, которые там составляют значительную долю парка.

Состояние и прогноз изменения структуры рынка легковых автомобилей приведены в таблице.

Структура парка грузовых автомобилей, в отличие от структуры автопарка стран высокого уровня автомобилизации, характеризуется большим количеством среднетоннажных автомобилей (от 2 до 8 т) и малой долей малотоннажных (до 2 т) и большегрузных (более 8 т) и автомобилей. При этом в России количество зарубежных грузовых автомобилей пока незначительно. Наибольшим спросом пользуются малотоннажные автомобили (до 3 т), которые отвечают запросам мелких торговых, транспортных и промышленных фирм, а также индивидуальных предпринимателей.

#### Характеристика структуры рынка легковых автомобилей

Класс автомобилей (габаритная длина)	Доля на рынке, %				
	1990 г.	1995 г.	2000 г.	2010 г.	2021 г.
A (до 3,5 м)	0,5	0,7	4,6	5,0	10,0
B (3,5-3,9 м)	15,0	7,0	10,3	14,0	25,2
C (3,9-4,3 м)	41,0	64,0	58,8	46,0	55,5
D (4,3-4,6 м)	16,0	8,8	7,5	11,3	20,5
E (4,6-4,9 м)	8,5	11,4	15,0	12,5	15,0
F+S (высший)	0,0	0,0	0,5	0,6	2,6
SUV (повышенной проходимости)	19,0	8,0	12,8	10,0	11,0
MPV (повышенной проходимости)	0,0	0,1	0,5	0,6	0,7

Эти автомобили удовлетворяют растущую потребность в осуществлении мелкопартионных, прежде всего, торговых перевозок преимущественно в городских условиях в связи с резким увеличением сети розничной торговли. Расширяется спрос на малотоннажные грузопассажирские автомобили и малотоннажные специализированные автомобили.

Состояние и прогноз изменения структуры рынка грузовых автомобилей приведены в таблиц.

На рынке автобусов для городских, местных и междугородних перевозок предлагаются новые отечественные автобусы, новые и подержанные импортные автобусы из дальнего и ближнего зарубежья, а также автобусы отечественной сборки из импортных комплектующих.

#### Характеристика структуры рынка грузовых автомобилей

Грузоподъемность автомобилей, т	Доля на рынке, %				
	1990 г.	1995 г.	2000 г.	2010 г.	2021 г.
≤ 2	9,5	52,0	63,0	62,0	74,0
2-5	34,0	13,0	11,0	11,0	16,0
5-8	40,0	16,0	10,0	9,0	10,0
8-15	15,0	18,0	15,0	17,0	18,0
> 15	1,5	1,0	1,0	1,0	1,0

Устойчивый расширяющийся спрос характерен для сектора микроавтобусов, в основном используемых для городских и пригородных перевозок в режиме маршрутных таксомоторов. Рынок микроавтобусов насыщен отечественными и иностранными моделями ближнего и дальнего зарубежья, но наибольшим спросом пользуется микроавтобус марки “Газель”.

Структура рынка и динамика продаж автобусов определяется уровнем покупательской способности пассажирских предприятий и частных фирм, а также государственной таможенной и налоговой политикой, так

как фактическая социально обусловленная потребность в автобусах значительно выше, чем финансовые возможности потенциальных покупателей.

Состояние и прогноз изменения структуры рынка автобусов приведены в таблице:

**Характеристика структуры рынка автобусов**

Класс автобусов (длина, вместимость)	Доля на рынке, %				
	1990 г.	1995 г.	2000 г.	2010 г.	2021 г.
Особо малый (до 6 м, до 16 чел.)	9,5	52,0	63,0	62,0	64,0
Малый (6-8 м, до 30 чел.)	34,0	13,0	11,0	11,0	11,0
Средний (8-10 м, до 90 чел.)	40,0	16,0	10,0	9,0	8,0
Большой (10-12 м, до 120 чел.)	15,0	18,0	15,0	17,0	16,0
Особо большой (до 18 м, до 180 чел.)	1,5	1,0	1,0	1,0	1,0

**7.2. РЫНОК КУПЛИ-ПРОДАЖИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Рынок автотранспортных средств в целом характеризуется следующим образом: большое число покупателей и продавцов, высокий уровень конкуренции продавцов, сбалансированное соотношение покупателей и продавцов, высокая степень доступности информации о рынке, довольно высокий уровень достоверности и полноты информации, соблюдение ценовой эластичности, наличие региональных рынков.

**Количество различных видов транспортных средств в Российской Федерации**

№ п/п	Вид транспортных средств	Количество, тыс. единиц
1	Автотранспортные средства	23 708,0
1.1	Легковые	18 820,0
1.2	Грузовые	4 260,0
1.3	Автобусы	628,0
2	Прицепной состав к автотранспортным средствам	1 660,0
3	Мототранспортные средства	7 735,0
4	Электротранспорт	26,5
4.1	Трамваи	13,3
4.2	Троллейбусы	13,2
5	Дорожно-строительная техника	130,7
6	Самоходная сельскохозяйственная техника (трактора и комбайны)	618,0
7	Рабочий парк железнодорожных вагонов	312,0
8	Рабочий парк вагонов метрополитена	5,9
9	Морские транспортные суда общего пользования	0,574
10	Речные суда общего пользования	14,9
11	Гражданские воздушные суда	7,7

В настоящее время уровень автомобилизации в России (180 автомобилей на 1000 жителей) значительно ниже, чем в экономически развитых странах (600-800 автомобилей на 100 жителей). Поэтому при наличии в России экономического подъема он может увеличиться в 2-3 раза. По прогнозу Министерства торговли и экономического развития РФ, общее число легковых автомобилей, автобусов и грузовых автомобилей увеличится до 26-29 млн. единиц, а в 2010 г. до 45-50 млн. единиц.

**Динамика изменения количества автотранспортных средств в РФ, %**

Год	Автотранспортные средства				Мототранспортные средства
	Автотранспортные средства				
	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы	Всего	
1992	100	100	100	100	100
1993	109	108	107	109	100
1994	122	111	109	119	99
1995	136	111	113	129	96
1996	146	111	113	136	87

1997	163	113	113	149	79
1998	174	113	113	156	72
1999	184	114	113	162	69
2000	192	114	114	167	67



## 8. РАСЧЕТ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ АМТС

## 8.1. ОПИСАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Марка, модель:	32551-0010-01 (УРАЛ)
Тип ТС:	Седельный тягач
Категория ТС (А,В,С,Д,прицеп):	С
Регистрационный знак:	С915ВУ 14
Идентификационный номер (VIN):	-
Год выпуска:	2005г.
Двигатель: модель, номер	-
Мощность, л.с.:	240
Шасси (рама): №	-
Кузов (коляска): №	432000060004171
Паспорт ТС:	14 КУ 529404
Цвет:	Хаки
Собственник:	АО «Сахатранснефтегаз»

Идентификация транспортного средства и проверка соответствия его идентификационных параметров и характеристик данным регистрационным и иным документам:

№	Идентификационные характеристики и параметры транспортного средства	Записям в регистрационных и иных документах	
		соответствует	не соответствует
1	Марка (модель, модификация) транспортного средства	соответствует	
2	Тип транспортного средства (кузова)	соответствует	
3	Внесение изменений в конструкцию	соответствует	
4	Регистрационный номер	соответствует	
5	Идентификационный номер (VIN)	соответствует	
6	Двигатель	соответствует	
6.1	Тип двигателя	соответствует	
6.2	Модель двигателя	соответствует	
6.3	Номер двигателя	соответствует	
7	Номер шасси (рамы)	соответствует	
8	Номер кузова (коляски)	соответствует	
9	Цвет лакокрасочного покрытия	соответствует	

Техническое состояние транспортного средства.

	Техническое состояние
Показание одометра, км.:	-
Заменены следующие агрегаты (узлы, системы, механизмы, шины и аккумуляторы) базовой комплектации (с указанием даты их замены)	-
Отсутствуют следующие агрегаты (узлы, системы, элементы) базовой комплектации	-
Дополнительно установленное оборудование	-
Эксплуатационные дефекты, выявленные при наружном осмотре (акт осмотра прилагается)	- акт осмотра и акт технического состояния транспортного средства прилагается
Результаты проверки технического состояния с использованием средств технического диагностирования	Не проводилась

**Вывод: автомобиль находится в не рабочем состоянии**

## 8.2. РАСЧЕТ СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ЗАТРАТНЫМ МЕТОДОМ

Затратный подход при оценке транспортных средств основывается на том, что в качестве стоимости оцениваемого транспортного средства принимаются затраты на его изготовление. Так как транспортные средства – объекты серийного или крупносерийного производства, то затратный подход в большинстве случаев неприемлем. Это связано с тем, что изготовление одного транспортного средства – единичное производство, удельные затраты в котором на изготовление в несколько раз выше, чем при серийном производстве. Затратный подход может быть использован при оценке переоборудованных автомобилей, автомобилей, изготовленных в порядке индивидуального творчества, при восстановлении раритетных автомобилей.

На основании анализа доступной информации выполняется последовательный ряд шагов по определению рыночной стоимости затратным методом:

1. Определение цены нового автотранспортного средства, идентичного или аналогичного предъявленному автотранспортному средству с учетом его комплектности по данным завода – изготовителя.
2. Корректировка стоимости аналогичного автотранспортного средства в случае его оснащения дополнительным оборудованием и оснасткой.
3. Определение износа оцениваемого автотранспортного средства.
4. Расчет стоимости автотранспортного средства с учетом износа.
5. Корректировка стоимости автотранспортного средства при наличии эксплуатационных дефектов.
6. Корректировка стоимости автотранспортного средства, предъявленного на осмотр после восстановительных работ по факту аварии.
7. Корректировка стоимости автотранспортного средства при наличии признаков морального старения.
8. Определение величины дополнительной утраты стоимости автотранспортного средства в результате аварийного повреждения и последующих ремонтных воздействий.
9. Расчет стоимости автотранспортного средства с учетом всех выявленных ценообразующих факторов.

### 8.1. РАСЧЕТ ФИЗИЧЕСКОГО ИЗНОСА<sup>1</sup>

Вид транспорта - Грузовой;

Используется в коммерческих целях;

Фактический срок службы (Дф) - 17 г.;

Фактический пробег (Пф) - 340 (тыс. км.);

Показатель износа (И1) - 0;

Показатель старения (И2) - 10;

Расчётный износ (Итр) - 170,0 %.

(предельное значение 80%)

Исходя из того, что оцениваемая техника имеет серийное производство, затратный метод автотранспортным средствам в данном отчете не применен.

<sup>1</sup> Методическое руководство РД-37.009.015-98 (с изм. №№1,2,3,4,5,6)

### 8.3. РАСЧЕТ СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА РЫНОЧНЫМ (СРАВНИТЕЛЬНЫМ) МЕТОДОМ

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. Подход основан на определении рыночных цен, адекватно отражающих «ценность» единицы автотранспортного средства в ее текущем состоянии. Основным используемый принцип – сопоставление, которое должно производиться:

- ✓ с точным аналогом, продающимся на вторичном рынке;
- ✓ с приблизительным аналогом, продающимся на вторичном рынке, с внесением корректирующих поправок при отсутствии точного аналога;
- ✓ с новым аналогичным автотранспортным средством с внесением поправок на износ при отсутствии вторичного рынка.

Применяя подход сравнения рыночных продаж при наличии достаточного количества достоверной информации о продаже объектов-аналогов, можно получить рыночную стоимость оцениваемого объекта максимально точно для конкретного рынка. В данном случае для оценки орг.техники сравнительный подход не применяем, так как не достаточно достоверной информации о продаже объектов аналогов.

#### 8.3.1 ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Методика организации ценового и справочного материала определяется самим оценщиком. Часто библиотека или база данных организуется в алфавитном порядке по фирмам-производителям, системам кодировки данных, основным отраслевым классификационным категориям или другим принципам или их комбинациям.

В такой библиотеке должна быть собрана следующая информация:

- ✓ реальные цены известных сделок купли-продажи нового и подержанного оборудования;
- ✓ цены прейскурантов производителей (обычно новое оборудование) и (или) дилеров;
- ✓ цены предложений (оферт), полученные в результате письменных или устных запросов;
- ✓ индексы цен.

##### **Цены реальных сделок**

Источники:

- ✓ личные связи;
- ✓ пресса и специализированные издания.

##### **Цены прейскурантов и каталогов**

Источники:

- ✓ легко доступны по запросам.

##### **Цены оферт (предложений о продаже или покупке)**

Источники:

- ✓ доступны по запросам, однако необходимы личные связи, а также определенная тактика для надежного получения информации.

##### **Индексы цен**

Источники:

- ✓ общеэкономические и отраслевые издания.

##### **Информационные базы данных (местные и международные)**

Источники:

- ✓ доступны, в частности через Internet;
- ✓ содержат прейскуранты, индексы цен, сведения об отдельных сделках, информацию о фирмах-производителях.

Объекты для сравнения были выбраны в результате анализа рынка выставленных на продажу автотранспортных средств г. Якутска.

## 8.3.2. Расчет сравнительным методом

Характеристики сравнения	Объект оценки	Аналог № 1	Аналог № 2	Аналог № 3	Аналог № 4
Марка, модель ТС	УРАЛ 32551-0010-01 (Вахта)	УРАЛ 32551 (Вахта)	УРАЛ 32551 (Вахта)	УРАЛ 32551 (Вахта)	УРАЛ 32551 (Вахта)
Источник информации		<a href="https://tomsk.drom.ru/spec/ural/32551/bus/brigade/47690563.html">https://tomsk.drom.ru/spec/ural/32551/bus/brigade/47690563.html</a>	<a href="https://noviy-urengoy.drom.ru/spec/ural/32551/bus/brigade/48319676.html">https://noviy-urengoy.drom.ru/spec/ural/32551/bus/brigade/48319676.html</a>	<a href="https://nizhnevartovsk.drom.ru/spec/ural/5557/bus/brigade/45113979.html">https://nizhnevartovsk.drom.ru/spec/ural/5557/bus/brigade/45113979.html</a>	<a href="https://uhta.drom.ru/spec/ural/32555/bus/brigade/46271463.html">https://uhta.drom.ru/spec/ural/32555/bus/brigade/46271463.html</a>
Год выпуска	2005	2007	2004	2003	2007
Пробег, тыс. км.	расч.	расч.	расч.	расч.	расч.
Фактическое состояние	не удовлетв., не на ходу	не удовлетв., не на ходу	удовлетв., на ходу	удовлетв., на ходу	удовлетв., на ходу
Комплектация	Вахтовый автобус бхб, дизель, частично разукомпл, без кунга	Вахтовый автобус бхб, дизель	Вахтовый автобус бхб, дизель	Вахтовый автобус бхб, дизель	Вахтовый автобус бхб, дизель
Местоположение	г. Якутск	г. Томск	г. Новый Уренгой	г. Нижневартовск	г. Ухта
Дата предложения		сен.22	сен.22	сен.22	сен.22
Цена, руб.		200 000	350 122	250 000	400 000

Характеристики сравнения	Объект оценки	Аналог № 1	Аналог № 2	Аналог № 3	Аналог № 4
Марка, модель ТС	УРАЛ 32551-0010-01 (Вахта)	УРАЛ 32551 (Вахта)	УРАЛ 32551 (Вахта)	УРАЛ 32551 (Вахта)	УРАЛ 32551 (Вахта)
Источник информации		<a href="https://tomsk.drom.ru/spec/ural/32551/bus/brigade/47690563.html">https://tomsk.drom.ru/spec/ural/32551/bus/brigade/47690563.html</a>	<a href="https://noviy-urengoy.drom.ru/spec/ural/32551/bus/brigade/48319676.html">https://noviy-urengoy.drom.ru/spec/ural/32551/bus/brigade/48319676.html</a>	<a href="https://nizhnevartovsk.drom.ru/spec/ural/5557/bus/brigade/45113979.html">https://nizhnevartovsk.drom.ru/spec/ural/5557/bus/brigade/45113979.html</a>	<a href="https://uhta.drom.ru/spec/ural/32555/bus/brigade/46271463.html">https://uhta.drom.ru/spec/ural/32555/bus/brigade/46271463.html</a>
Год выпуска	2005	2007	2004	2003	2007
Фактическое состояние	не удовлетв., не на ходу	не удовлетв., не на ходу	удовлетв., на ходу	удовлетв., на ходу	удовлетв., на ходу
Местоположение	г. Якутск	г. Томск	г. Новый Уренгой	г. Нижневартовск	г. Ухта
Дата предложения		сен.22	сен.22	сен.22	сен.22
Цена, руб.		200 000	350 122	250 000	400 000
<b>Корректировки</b>					
Кт		0,60	0,60	0,60	0,60
Кк		0,90	0,90	0,90	0,90
Кгв		0,78	1,11	1,22	0,78

Кфс									
Км	1,00	1,00	0,80					0,80	
Кдп	1,00	1,00	1,00					1,00	0,80
Скорректированная стоимость	84 024	168 042	168 042					131 976	134 438
Баллы	0,42	0,48	0,48					0,53	0,34
Сумма баллов				1,76					
Удельный вес	0,24	0,27	0,27					0,30	0,19
Стоимость по удельным весам	20 011	45 719	45 719					39 494	25 614
<b>Стоимость, руб.</b>	<b>130 838</b>								

После сопоставления и выявления всех факторов различия оценщик должен внести поправки в стоимости объектов-аналогов. Следует специально подчеркнуть, что все поправки относятся к аналогам, а не к объекту оценки.

Целесообразна следующая очередность внесения поправок:

- ✓ поправки на техническую сопоставимость,
- ✓ поправки к ценам на различия в условиях продажи.

**Поправки на техническую сопоставимость.**

Различают поправки на:

- ✓ типоразмер (мощность, грузоподъемность, производительность);
- ✓ комплектацию (наличие дополнительных приспособлений и устройств);
- ✓ возраст;
- ✓ качество;
- ✓ состояние, степень физического износа;
- ✓ местоположение объекта при продаже (на месте его использования, на складе дилера).

**Поправки к ценам на различия в условиях продажи.**

Внесение поправок на различия в условиях продажи означает приведение цен всех найденных аналогов к единым коммерческим условиям проведенных продаж. К числу наиболее важных и распространенных поправок относятся поправки на уторгование, срок поставки, дату продажи, серийность и условия платежа.

**Обоснование поправок:**

**Кк** – поправка на коммерческое уторгование. Уторговывание колеблется в промежутке от 2 до 15%. За поправку примем среднее значение 10%.

**Кт** – поправка на типоразмер и комплектацию.

Объект оценки	Аналог 1	Аналог 2	Аналог 3	Аналог 4
Вахтовый автобус бхб, дизель, частично разукомпл, без кунга	Вахтовый автобус бхб, дизель	Вахтовый автобус бхб, дизель	Вахтовый автобус бхб, дизель	Вахтовый автобус бхб, дизель
	0,60	0,60	0,60	0,60

**Кт** – поправка на марку, модель. – Все сравниваемые объекты и оцениваемый объект являются одной марки, что не требует корректировки цен.

**Кгв** – поправка на возраст. Рассчитывается по формуле:  $K_{гв} = 1 - (A * (T_{ан} - T_{оц}))$ ,

где: **A** – норма амортизационных отчислений;

**T<sub>ан</sub>** – фактический срок эксплуатации аналога;

**T<sub>оц</sub>** – фактический срок эксплуатации объекта оценки.

$$A = 11,1\%^2$$

Аналог № 1: $K_{гв} = 1 - (0,111 * ((2007 - 2005))) = 0,78$
Аналог № 2: $K_{гв} = 1 - (0,111 * ((2004 - 2005))) = 1,11$
Аналог № 3: $K_{гв} = 1 - (0,111 * ((2003 - 2005))) = 1,22$
Аналог № 4: $K_{гв} = 1 - (0,111 * ((2007 - 2005))) = 0,78$

<sup>2</sup> О единых нормах амортизационных отчислений на полное восстановление ОФ народного хозяйства СССР. Постановление совет министров СССР 22 октября 1990г.№1072

**Кфс** – поправка на техническое состояние автотранспортного средства по году выпуска и пробега. Рассчитывается по таблице “Параметры и характеристики технического состояния транспортного средства”<sup>3</sup>

<i>Физическая характеристика состояния транспортного средства</i>	<i>Оценка состояния</i>	<i>Износ, %</i>
Новое, не зарегистрированное в органах ГИБДД, в отличном состоянии, после выполнения предпродажной подготовки, без признаков эксплуатации	Новое	0-10
Практически новое, на гарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания и не требующее ремонта или замены каких-либо частей	Очень хорошее	10-30
На послегарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания, не требующее текущего ремонта или замены каких-либо частей. После капитального ремонта	Хорошее	20-40
Бывшее в эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания, требующее текущего ремонта или замены некоторых деталей, имеющее незначительные повреждения лакокрасочного покрытия	Удовлетворительное	40-60
Бывшее в эксплуатации, в состоянии, пригодном для дальнейшей эксплуатации после выполнения работ текущего ремонта (замены) агрегатов, ремонта (наружной окраски) кузова (кабины)	Условно пригодное	60-75
Бывшее в эксплуатации, требующее капитального ремонта или замены номерных агрегатов (двигателя, кузова, рамы), полной окраски	Неудовлетворительное	До 80
Бывшее в эксплуатации, требующее ремонта в объеме, превышающем экономическую целесообразность его выполнения; отсутствие технической возможности осуществления такового; непригодное к эксплуатации и ремонту	Предельное	80 и более

Объект оценки	Аналог 1	Аналог 2	Аналог 3	Аналог 4
не удовлетв., не на ходу	не удовлетв., не на ходу	удовлетв., на ходу	удовлетв., на ходу	удовлетв., на ходу
	1,00	0,80	0,80	0,80

**Км** – поправка на местоположение. Все аналоги находятся в городах, со схожей конъюнктурой рынка автомобильного транспорта с г. Якутском. Корректировки не применены.

**Рыночная стоимость транспортного средства определенная сравнительным методом с учетом округления составит: 130 800,00 (сто тридцать тысяч восемьсот) руб.**

<sup>3</sup> Методическое руководство по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления РД 37.009.015-98 с изменениями №1, №2, №3.

**10. СОГЛАСОВАНИЕ СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА**

11.

Подход	Подходы		
	Доходный	Сравнительный	Затратный
Полученная величина ориентира, руб.	0	130 800,00	0
<b>Критерий</b>	<b>Баллы</b>		
Достоверность и достаточность информации, на основе которой проводились анализ и расчеты	0	10	0
Способность подхода учитывать структуру ценообразующих факторов, специфичных для объекта	0	10	0
Способность подхода отразить мотивацию, действительные намерения типичного покупателя/продавца	0	10	0
Соответствие подхода виду рассчитываемой стоимости	0	10	0
Итого суммы баллов	0	40	0
Подход применялся	Нет	Да	Нет
Сумма баллов	40		
Вес подхода, %	0	100,00%	0
<b>Согласованная величина стоимости</b>	<b>130 800,00</b>		

**12. ЗАКЛЮЧЕНИЕ О РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

В итоге проведенных исследований рынка продаж, расчетов и заключений, основанных на нашем опыте и профессиональных знаниях, делаем следующий вывод:

**Рыночная стоимость объектов оценки на дату оценки составляет:  
130 800,00 (сто тридцать тысяч восемьсот) руб.**

Оценщик

Колесов К.Э.



## 11. СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

*Документы, устанавливающие количественные и качественные характеристики объекта оценки:*

1. Паспорт транспортного средства 14 КУ 529404
2. Фотоматериалы.

### *Стандарты*

1. Федеральный стандарт оценки «Общие понятия оценки, подходы к оценке и требования к проведению оценки (ФСО №1)». Утвержден Приказом Министерством экономического развития РФ №297 от 20.05.2015 г.
2. Федеральный стандарт оценки «Цель оценки и виды стоимости (ФСО №2)». Утвержден Приказом Министерством экономического развития РФ №298 от 20.05.2015 г.
3. Федеральный стандарт оценки «Требования к отчету об оценке (ФСО №3) ». Утвержден Приказом Министерством экономического развития РФ №299 от 20.05.2015 г.
4. Федеральный стандарт оценки "Оценка стоимости машин и оборудования (ФСО №10)" Утвержден Приказом Министерством экономического развития РФ №328 от 01.06.2015 г.

*Другие данные и литература, используемые в отчете:*

1. Методическое руководство по определению стоимости автотранспортных средств с учётом естественного износа и технического состояния на момент предъявления РД 37.009.015-98 (с изменениями №1,2,3, 4, 5,6).
2. Методические рекомендации по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО от 20.10.2004 №001МР/СЭ.
3. Андрианов Ю.В. Оценка автотранспортных средств. – М.: Дело, 2002.-488 с.
4. Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств. Серия «Оценочная деятельность». Учебно-методическое пособие. – М.: Дело, 1998.-256 с.
5. Капустин В.В. Экспертиза и оценка стоимости транспортных средств. – Мн.: Белорусская наука, 1998. –101 с.
6. Ковалев А.П. Оценка стоимости активной части основных фондов: Учебно-методическое пособие/М.: Финстатинформ, 1997. – 175 с.

### **ПРИЛОЖЕНИЯ**

**ФОТОГРАФИИ АВТОМОБИЛЯ, СВИДЕТЕЛЬСТВА, СТРАХОВОЙ ПОЛИС.**

ФОТОТАБЛИЦА





677000, Республика Саха (Якутск), г. Якутск, ул. Орджоникидзе, 46/2, офис 505  
Тел/факс (4112) 35-39-61, E-mail: [Norma-pro@mail.ru](mailto:Norma-pro@mail.ru)

## АКТ ОСМОТРА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

### ОПИСАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Дата осмотра: 26 сентября 2022 г.

Марка, модель:	32551-0010-01 (УРАЛ)
Тип ТС:	Седельный тягач
Категория ТС (А,В,С,Д,прицеп):	С
Регистрационный знак:	С915ВУ 14
Идентификационный номер (VIN):	-
Год выпуска:	2005г.
Двигатель: модель, номер	-
Мощность, л.с.:	240
Шасси (рама): №	-
Кузов (коляска): №	432000060004171
Паспорт ТС:	14 КУ 529404
Цвет:	Хаки
Собственник:	АО «Сахатранснефтегаз»

#### Наружным осмотром установлено:

Комплектация: Вахтовый автобус бхб, дизель, частично разуконпл, без кунга
Кузов: Имеются повреждения средней значимости: вмятины и задиры по всему кузову, следы коррозии
Силовые агрегаты: Акт технического состояния автомобиля - прилагается

**Вывод: автомобиль не на ходу, требуется проведение ремонтных воздействий**

Оценщик: Колесов К.Э.

«УТВЕРЖДАЮ»:  
Главный инженер ЛПУМГ  
АО «Сахатранснефтегаз»

\_\_\_\_\_ П.В. Ксенофонтов

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2022 г.

АКТ  
ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ АВТОМОБИЛЯ

« 21 » нояб 2022 г.

г. Якутск

Мы, нижеподписавшиеся, и.о.начальника РЭС ЛПУМГ Павлов А.О., старший механик РЭС ЛПУМГ Ли-Фу Т.А., произвели осмотр и проверку автомобиля:

1	Марка, модель ТС	32551-0010-01
2	Государственный номер	С915ВУ14
3	Год выпуска	2005
4	Идентификационный номер (VIN)	ОТСУТСТВУЕТ
5	Двигатель №	50258485
6	Шасси №	ОТСУТСТВУЕТ
7	Кузов №	432000060004171
8	Цвет	Хаки
9	Пробег (наработка) с начала эксплуатации, км	26350км
10	Фактический срок эксплуатации	с 05.12.2005 г.

На автомобиле установлено:

1. ОШЗ ОИ-25 14.00(370)/20.00(508) R20 147 G Всесезонные - 7 шт.

При осмотре и проверке автомобиля установлено: На двигателе необходимо заменить головки блока цилиндров; поршневую группу, прокладки и сальники; на КПП и раздаточной коробке заменить валы, шестерни; заменить неисправные шестерни переднего моста; неисправные шестерни, валы, крестовина дифференциала заднего моста; заменить карданные валы; ремонт поворотных кулаков, тормозные барабаны; рабочие цилиндры; замена шлангов тормозных, замена СУ, на кабине транспортного средства присутствуют множественные царапины, вмятины; замена электропроводки.

Заключение комиссии: Для ввода в эксплуатацию автомобиля необходимо произвести капитальный ремонт двигателя, капитальный ремонт коробки, ремонт раздаточной коробки, ремонт кабины, ремонт переднего моста, ремонт заднего моста, замену поворотных кулаков, замену тормозных барабанов, покраска элементов кузова.

Вывод комиссии: В связи с длительной эксплуатацией ТС УРАЛ гос.№ С 915 КН 14 подлежит реализации.

И.о. начальник РЭС ЛПУМГ

Старший механик РЭС ЛПУМГ



Павлов А.О.



Ли-Фу Т.А.

14 34 № 053816

СОБСТВЕННИК (владелец)  
АО САХАТРАНСНЕФТЕГАЗ

АО САХАТРАНСНЕФТЕГАЗ

Республика, край, область

Р. САХА (ЯКУТИЯ) Р. САКНА (УАКУТТ)

Район ЯКУТСКИ ПРИГОРОД

Нас. пункт ЯКУТСК

Улица КИРОВА

Дом 18 корп.

кв.

Особые отметки



Выдано (дата)

М. П.

10

20 15 г.

14 34 № 053816

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ ТС  
CERTIFICATE D'IMMATRICULATION

Регистрационный знак С915БУ 14

Идентификационный номер (VIN)

ОТСУТСТВУЕТ

Марка, модель 32551-0010-01

Тип ТС СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ

Категория ТС (ABCD, прицеи) С

Год выпуска ТС 2005

Шасси № ОТСУТСТВУЕТ

Кузов № 432000060004171

Цвет ХАЮИ

Мощность двигателя, кВт/л. с. 176.5/2

Экологический класс НУЛЕВОЙ

Паспорт ТС серия 14КУ № 529404

Разрешенная шах масса, кг 12570

Масса без нагрузки, кг 10845

14 34 № 053816

А С С О Ц И А Ц И Я  
«РУССКОЕ ОБЩЕСТВО ОЦЕНЩИКОВ»

**СВИДЕТЕЛЬСТВО**

О ЧЛЕНСТВЕ В САМОРЕГУЛИРУЕМОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОЦЕНЩИКОВ

Оценщик:

**Колесов Конфей Эдуардович**

(Фамилия, имя и отчество)  
ИНН 143508080063  
(ИНН)

включен в реестр членов РОО:

**05 февраля 2009 года, регистрационный № 005374**

Оценщик имеет право осуществлять оценочную деятельность на всей территории Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» №135-ФЗ от 29.07.1998г.

Выдано 22 июля 2020 года.

Президент

Ю.В. Козырь



0001562 \*

**КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ АТТЕСТАТ  
В ОБЛАСТИ ОЦЕНОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

№ 029/34-2 от 06 сентября 20 21 г.

Настоящий квалификационный аттестат в области оценочной деятельности по направлению оценочной деятельности

«Оценка движимого имущества»

выдан Колесову Конфью Эдуардовичу

на основании решения федерального бюджетного учреждения  
«Федеральный ресурсный центр»

от 06 сентября 20 21 г. № 216

Директор

А.С. Бункин

Квалификационный аттестат выдается на три года и действует  
до 06 сентября 20 24 г.



ЛОСЬЯНСКАЯ ФАБРИКА

## УДОСТОВЕРЕНИЕ

О повышении квалификации

772300306037

Дирекции и подразделениям

Инструкционный номер

0074

Город

Москва

Дата выдачи

30 октября 2014 года

Исполнительное удостоверение в том, что

**КОЛОСОВ**  
Конфед. Эдуардович

присвоил(а) квалификацию «Инженер в ПТО»

НОУ ВПО «Московский финансово-промышленный  
университет «Синергия»

по программе «Освоение деятельности»

в форме обучения (аудит) в соответствии с требованиями  
к учебным программам подготовки

Наименование	Среды	Оценки
Обязательные дисциплины	72	
Дисциплины по выбору	32	отлично
Итоговый комплексный экзамен		
Всего	104	

Исполнил работу за номер

ИИТ



*[Handwritten signature]*





Подпись

Прошито и пронумеровано на 33  
(прилгати грех) страницах  
« 30 » сентября 2022 г.