



Приватне підприємство «Стронг-Л»

Сертифікат суб'єкта оціночної діяльності № 587/19

E-mail: gichak@ukr.net; strong-L@ukr.net

"ЗАТВЕРДЖУЮ"

Директор ІП «Стронг-Л»

О.Г. Гічак

31 липня 2021 рік



Звіт про незалежну оцінку майна С 07/01-21

**Об'єкт державної власності –
Науково-дослідне судно «Екоконтроль»,
інвентарний № 101510007, 1980 р.в.,
обліковується на балансі
НДУ «Український науковий центр екології моря»**

Дата оцінки

30 червня 2021 р.

2021 рік

ВИСНОВОК ПРО ВАРТІСТЬ МАЙНА

Замовник оцінки	Науково-дослідна установа «Український науковий центр екології моря»
Власник	Держава Україна. Форма власності – державна
Балансоутримувач	Науково-дослідна установа «Український науковий центр екології моря»
Суб'єкт оціночної діяльності	ПП «Стронг-Л», Сертифікат суб'єкта оціночної діяльності № 587/19 від 29.07.2019 року, виданий ФДМУ. 02068, м. Київ, вул. Тростянецька, буд. 4/2, оф. 3а
Оцінювач	Демузенко Ірина Володимирівна (Сертифікат № 1445 від 20.11.1999 р., виданий ФДМУ, УТО, МЦПІМ, Свідомство про реєстрацію в ДРО № 2687 від 18.04.2005 р.). Тел.: 095-2786026
Підстава для проведення оцінки	Договір між Замовником та СОД № С 07/01-21/48/21 від 01.07.2021 р.
Об'єкт оцінки	Об'єкт державної власності – Науково-дослідне судно «Екоконтроль», інвентарний № 101510007, 1980 р.в. Не експлуатується. Не придатне до плавання
Порт приписки	м. Одеса
Мета оцінки	Визначення вартості ліквідації з метою списання
Дата оцінки	30 червня 2021 року
Дата завершення складання звіту	31 липня 2021 року
Вид вартості, що означається	Вартість ліквідації (з урахуванням витрат на ліквідацію)
База оцінки	Не ринкова
Використані методичні підходи	Витратно-дохідний підхід
Вартість об'єкту оцінки, гривні, без урахування ПДВ	301 022,49 гривень (триста одна тисяча двадцять дві грн. 49 коп.)
Вагові та якісні показники складових об'єкту оцінки приймалися відповідно наданої Замовником документації. Склад та вага вторинної сировини об'єкту оцінки має розрахунковий характер та потребує уточнення під час процесу ліквідації (списання) судна.	

В розрізі показників:

Найменування	Вага, кг	Об'єм, м ³	Вартість об'єкту оцінки, грн. без ПДВ
Брухт сталевий	51 251,1		300 382,70
Відходи деревини		3,677	639,79
Разом			301 022,49

Оцінювач

Директор



_____ **І.В. Демузенко**

_____ **О.Г. Гічак**

ЗМІСТ

1	ВСТУП, ЗАЯВА ОЦІНЮВАЧА (СЕРТИФІКАТ ОЦІНКИ)	4
2	ОСНОВНІ ПОНЯТТЯ	5
3	ОЦІНОЧНІ ПРОЦЕДУРИ	8
4	ОСНОВНІ ОБМЕЖЕННЯ ТА ПРИПУЩЕННЯ	9
5	ВИЗНАЧЕННЯ БАЗИ ОЦІНКИ	10
6	ОПИС ТА АНАЛІЗ ЗІБРАНИХ І ВИКОРИСТАНИХ ВИХІДНИХ ДАНИХ	11
7	ІДЕНТИФІКАЦІЯ МАЙНОВИХ ПРАВ	12
8	ЗАГАЛЬНІ ВІДОМОСТІ, ОПИС ТА ІДЕНТИФІКАЦІЯ ОБ'ЄКТУ ОЦІНКИ	13
9	ВИСНОВКИ ЩОДО АНАЛІЗУ ІСНУЮЧОГО ВИКОРИСТАННЯ ТА НАЙБІЛЬШ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ОБ'ЄКТА ОЦІНКИ	17
10	АНАЛІЗ РИНКУ	19
11	МЕТОДОЛОГІЯ ВИЗНАЧЕННЯ ВАРТОСТІ МАЙНА	25
12	ВИБІР МЕТОДОЛОГІЇ ОЦІНКИ	32
13	РОЗРАХУНОК ВАРТОСТІ МАЙНА ВИТРАТНО-ДОХІДНИМ ПІДХОДОМ	33
14	УЗГОДЖЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ	38
15	ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ ТА НОРМАТИВНО-ПРАВОВИХ АКТІВ	39
16	ДОДАТКИ	40

1. ВСТУП

Незалежна оцінка здійснена ПП «Стронг-Л», яке діє на підставі Сертифікату суб'єкта оціночної діяльності № 587/19 від 29.07.2019 р., виданого Фондом державного майна України.

Підстави для виконання роботи – Договір на проведення оцінки між Замовником Науково-дослідна установа «Український науковий центр екології моря» та Виконавцем СОД ПП «Стронг-Л» № С 07/01-21/48/21 від 01.07.2021 р.

Виконання роботи – письмовий звіт у повній формі.

Мета оцінки – Визначення вартості ліквідації з метою списання.

Вид вартості, що визначається – ринкова вартість.

Дата оцінки – 30 червня 2021 року.

Дата завершення складання звіту – 31 липня 2021 року.

Об'єкт оцінки – Об'єкт державної власності – Науково-дослідне судно «Екоконтроль», інвентарний № 101510007, 1980 р.в.

Форма власності – державна.

Власник – Держава Україна.

Балансоутримувач - Науково-дослідна установа «Український науковий центр екології моря».

Адреса розташування об'єкту – М. Одеса.

ЗАЯВА ОЦІНЮВАЧА (СЕРТИФІКАТ ОЦІНКИ)

Я, оцінювач ПП «Стронг-Л», Демузенко Ірина Володимирівна, базуючись на своїх знаннях і досвіді, стверджую, що:

- фактичні дані, наведені в Звіті, є вірними;
- наведений аналіз і висновки обмежуються лише викладеними в Звіті припущеннями і умовами і є власним професійним судженням оцінювача;
- я не маю жодних поточних і очікуваних інтересів в оцінюваному об'єкті, особистої зацікавленості в результатах оцінки і будь-якого упередження щодо будь-якої зацікавленої сторони;
- розмір плати за проведені роботи по оцінці об'єкту, що визначені умовами договору, не пов'язаний ніякою мірою з визначенням завчасно обумовленої вартості, або обумовленим порядком її визначення, з моїм судженням про вартість взагалі, з будь-якою іншою подією;
- цей Звіт підготовлено у відповідності із Законом України “Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні” від 12.07.2001 р. № 2658-III, Національним стандартом № 1 “Загальні засади оцінки майна і майнових прав”, затвердженим Постановою КМУ від 10.09.2003 р. за № 1440, “Методикою оцінки майна”, затвердженою Постановою КМУ від 10.12.2003 р. за № 1891, “Нормами професійної діяльності оцінювача” в редакції 18.08.1999 р.
- виконано візуальний огляд об'єкту оцінки, що є предметом даного Звіту;
- я не несу відповідальності за наслідки, що можуть виникнути внаслідок використання результатів оцінки з метою, яка не була передбачена Договором на проведення оцінки.

Оцінювач

І.В. Демузенко

2. ОСНОВНІ ПОНЯТТЯ

Поняття, які вживаються у цьому Звіті, використовуються у значенні, встановленому Законом “Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні” від 12.07.2001 р. № 2658-III, НСО № 1 “Загальні засади оцінки майна і майнових прав”, затвердженим Постановою КМУ від 10.09.2003 р. № 1440 та “Методикою оцінки майна”, затвердженою Постановою КМУ від 10.12.2003 р. № 1891.

Акт огляду - документ, що видається органом технічного нагляду (Регістру) і підтверджує відповідність того чи іншого конструктивного елемента судна і (або) судна в цілому вимогам цього органу.

Альтернативне використання - можливі варіанти використання майна, які відрізняються від існуючого використання та розглядаються під час аналізу найбільш ефективного використання об'єкта оцінки.

База оцінки - комплекс методичних підходів, методів та оціночних процедур, що відповідають певному виду вартості майна. Для визначення бази оцінки враховуються мета оцінки та умови використання її результатів.

Валова місткість - повний обсяг усіх приміщень судна в метрах кубічних; валова місткість в реєстрових тоннах (валова місткість в метрах кубічних, поділена на 2,83).

Вартість - еквівалент цінності об'єкта оцінки, виражений у ймовірній сумі грошей.

Вартість відтворення - визначена на дату оцінки поточна вартість витрат на створення (придбання) в сучасних умовах нового об'єкта, який є ідентичним об'єкту оцінки.

Вартість заміщення - визначена на дату оцінки поточна вартість витрат на створення (придбання) нового об'єкта, подібного до об'єкта оцінки, який може бути йому рівноцінною заміною.

Відчуження майна - передача права власності на майно юридичним чи фізичним особам за процедурами та у спосіб, що передбачені чинним законодавством.

Вихідні дані - документи, в яких містяться характеристики об'єкта оцінки.

Водотоннажність порожньому - водотоннажність судна в тоннах без вантажу, палива, мастила, баластної, прісної і котельні води в цистернах судових запасів, а також без пасажирів, екіпажу та їх речей, але з водою, паливом, маслом в судових системах і механізмах.

Дата оцінки - дата (число, місяць та рік), на яку проводиться оцінка майна та визначається його вартість.

Елементи судна - регламентовані Правилами Регістру конструктивні елементи: корпус, надбудова, судові пристрої й устаткування.

Звіт про оцінку майна - документ, що містить висновки про вартість майна та підтверджує виконані процедури з оцінки майна суб'єктом оціночної діяльності.

Знос (знецінення) - втрата вартості майна порівняно з вартістю нового майна; знос за ознаками його виникнення поділяють на фізичний, функціональний та економічний (зовнішній).

Ідентифікація об'єкта оцінки та пов'язаних з ним прав - встановлення відповідності об'єкта оцінки наявним вихідним даним та інформації про нього.

Існуюче використання - фактичне використання нерухомого майна на дату оцінки.

Ймовірна сума грошей - найбільша сума грошей, яку може отримати продавець та може погодитися сплатити покупець.

Капітальний ремонт судна - відновлення техніко-експлуатаційних характеристик судна і (або) відновлення всіх елементів судна, включаючи базові.

Класифікація суден - привласнення судам певного класу Регістру.

Методичні підходи - загальні способи визначення вартості майна, які ґрунтуються на основних принципах оцінки.

Метод оцінки - спосіб визначення вартості об'єкта оцінки, послідовність оціночних процедур якого дає змогу реалізувати певний методичний підхід.

Незалежна оцінка - визначення суб'єктом оціночної діяльності - суб'єктом господарювання на підставі договору про проведення оцінки певного виду вартості майна,

крім оціночної, відповідно до національних стандартів оцінки та інших нормативно-правових актів з методичного регулювання незалежної оцінки.

Об'єкти державної власності - матеріальні активи, які відповідно до законодавства визнаються основними фондами (засобами).

Об'єкти оцінки - майно та майнові права, які підлягають оцінці. Об'єкти оцінки класифікують за різними ознаками, зокрема, об'єкти оцінки в матеріальній та нематеріальній формі, у формі цілісного майнового комплексу.

Об'єкти оцінки у матеріальній формі - нерухоме майно та рухоме майно.

Об'єкт порівняння - подібне майно, що відібране для застосування методичних підходів.

Огляд суден - форма технічного нагляду і контролю за судами, здійснюваних Регістром.

Ооцінка – процес визначення вартості майна за встановленою процедурою на певну дату.

Оціночні процедури - дії (етапи), виконання яких у певній послідовності дає можливість провести оцінку.

Поточна вартість - вартість, приведена у відповідність із цінами на дату оцінки шляхом дисконтування або використання фактичних цін на дату оцінки.

Поточний ремонт судна - підтримка техніко-експлуатаційних характеристик судна в заданих межах із заміною та (або) відновленням окремих швидко зношуються елементів.

Право власності на судно - право володіння і розпорядження судном, визначене законом країни, прапор якої носить судно, і підтверджене відповідним свідоцтвом.

Принципи оцінки - покладені в основу методичних підходів основні правила оцінки майна, які відображають соціально-економічні фактори та закономірності формування вартості майна:

- принцип корисності;
- принцип попиту і пропозиції;
- принцип заміщення;
- принцип внеску (граничної продуктивності);
- принцип очікування;
- принцип найкращого і найефективнішого використання.

Принцип корисності полягає у тому, що об'єкт володіє вартістю тільки в тому випадку, якщо він корисний якому-небудь потенційному власнику або користувачу. Під корисністю слід розуміти здатність майна задовольняти потреби власника протягом певного часу. У випадках з власністю, що приносить дохід, задоволення потреб користувача може бути виражене у вигляді потоку доходів. Для визначення корисності під час оцінки:

- розглядається корисність окремого майна у складі об'єкту оцінки як складової частини корисності об'єкту оцінки в цілому і корисності майна як окремого об'єкту оцінки;

- враховується сучасне використання об'єкту оцінки, яке може не відповідати його можливому найефективнішому використанню, а також випадки, коли об'єкти стають зайвими, використовуються з іншою метою або не використовуються;

- прогнозується вплив соціально-економічних і інших чинників на зміну в корисності об'єкту оцінки;

- оцінюються витрати на поліпшення об'єкту оцінки з урахуванням впливу цих витрат на збільшення його ринкової вартості.

Принцип попиту і пропозиції відображає співвідношення попиту і пропозиції на подібне майно. Під час оцінки враховуються ринкові коливання цін на подібне майно і інші чинники, які можуть привести до зміни попиту і пропозиції на подібне майно.

Принцип заміщення передбачає врахування поведінки покупців на ринку, який полягає у тому, що за придбання майна не платиться сума, велика від мінімальної оцінки майна такої ж корисності, яке продається на ринку.

Принцип внеску (граничної продуктивності) припускає облік впливу на вартість об'єкту оцінки таких чинників, як праця, управління, капітал і землю, які є пропорційними їх внеску в загальний дохід. Вплив окремого чинника вимірюється як

частина вартості об'єкту оцінки, або як частина вартості, на яку загальна вартість оцінки об'єкту зменшується у разі його відсутності.

Принцип очікування передбачає, що вартість майна визначається розміром економічних вигод які очікуються від володіння, користування розпорядження ним.

Принцип найкращого і найефективнішого використання полягає у тому, що ринкова вартість майна визначається найефективнішим використанням наявних активів. Найкращим і найефективнішим використанням розуміється найвірогідніше використання, яке:

- юридично дозволено;
- технічно можливо;
- економічно доцільно.

Реєстрова місткість - місткість судна за правилами обміру відповідно до Міжнародної конвенції.

Ремонт судна - виконання комплексу технічних заходів для відновлення на певний інтервал часу частково або повністю втрачених будівельних якостей судна внаслідок природного зношення або з інших причин.

Ринкова вартість - вартість, за яку можливе відчуження об'єкта оцінки на ринку подібного майна на дату оцінки за угодою, укладеною між покупцем та продавцем, після проведення відповідного маркетингу за умови, що кожна із сторін діяла із знанням справи, розсудливо і без примусу.

Рухоме майно - матеріальні об'єкти, які можуть бути переміщеними без заподіяння їм шкоди; до рухомого майна належить майно у матеріальній формі, яке не є нерухомістю.

Свідоцтво суднове - документ, що видається портовими властями і класифікаційним органом і засвідчує відповідність судна вимогам контролюючих організацій.

Строк експозиції - строк, протягом якого об'єкт оцінки може бути виставлений для продажу на ринку з метою забезпечення його відчуження за найвищою ціною і тривалість якого залежить від співвідношення попиту та пропонування на подібне майно, кількості потенційних покупців, їх купівельної спроможності та інших факторів.

Судно - плавуча споруда, що має водонепроникний корпус і призначене для перевезення вантажів і пасажирів, водного промислу або виконання інших господарських завдань.

Ціна - фактична сума грошей, сплачена за об'єкт оцінки або подібне майно.

Чиста місткість включає обсяг вантажних і пасажирських приміщень судна.

3. ОЦІНОЧНІ ПРОЦЕДУРИ

Оціночні процедури - дії (етапи), виконання яких у певній послідовності дає можливість провести оцінку.

Проведенню незалежної оцінки майна передуює підготовчий етап, на якому здійснюється:

- ознайомлення з об'єктом оцінки, характерними умовами угоди, для укладення якої проводиться оцінка;
- визначення бази оцінки;
- подання замовнику пропозицій стосовно істотних умов договору на проведення оцінки.

ПРОЦЕС ОЦІНКИ

Незалежна оцінка майна згідно Національного стандарту України № 1 «Загальні принципи оцінки майна та майнових прав», затвердженого Постановою КМУ № 1440 від 10.09.2003 р., проводиться у такій послідовності:

- “ укладання договору на проведення оцінки;
- “ вибір бази оцінки, що відповідає меті оцінки, визначеній у договорі на проведення оцінки;
- “ ознайомлення з об'єктом оцінки, збирання та оброблення вихідних даних та іншої інформації, необхідної для проведення оцінки;
- “ ідентифікація об'єкту оцінки та пов'язаних з ним прав, аналіз можливих обмежень та застережень, які можуть супроводжувати процедуру проведення оцінки та використання її результатів;
- “ вибір методичних підходів, методів та оціночних процедур, що найбільш повно відповідають меті оцінки та обраній базі, визначеним у договорі на проведення оцінки, та їх застосування;
- “ узгодження результатів оцінки, отриманих із застосуванням різних методичних підходів;
- “ складання звіту про оцінку майна та висновку про вартість об'єкта оцінки на дату оцінки;
- “ доопрацювання (актуалізація) звіту та висновку про вартість об'єкта оцінки на нову дату (у разі потреби).

4. ОСНОВНІ ОБМЕЖЕННЯ ТА ПРИПУЩЕННЯ

Оцінювач проводив оцінку вартості об'єкту на основі його неупередженого вивчення та у відповідності з нормами міжнародної практики оцінки.

З цією метою:

- проведено обстеження об'єкту оцінки;
- проведено вивчення технічної документації об'єкту оцінки;
- проведено аналіз ринку аналогічних об'єктів.

ПЕРЕЛІК ОБМЕЖЕНЬ ЩОДО ЗАСТОСУВАННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ОЦІНКИ

1. Висновок про вартість об'єкту оцінки може бути використаний тільки для зазначеної мети оцінки.

2. Звіт призначений для Замовника і не може передаватися іншим юридичним або фізичним особам з метою, яка не передбачена функцією цієї оцінки.

3. Цей звіт має силу тільки при його повному наданні і використанні з метою, яка вказана в цьому звіті та договорі до нього.

4. Вагові, якісні та кількісні показники об'єкту оцінки приймалися відповідно наданої Замовником документації. Склад та вага чорних і кольорових металів об'єкту оцінки має розрахунковий характер та потребує уточнення під час процесу ліквідації судна.

5. Оцінювач не несе відповідальності за зміни економічних, юридичних і соціальних факторів, що можуть виникнути після дати оцінки і змінити вартість об'єкта оцінки.

6. Оцінювач вважає себе вільним від відповідальності, витрат і зобов'язань, що можуть бути висунуті третіми особами, якщо їх позови виникнуть у разі неправомірного використання результатів даної оцінки.

7. Звіт містить професійну думку оцінювача відносно вартості об'єкта оцінки та не є гарантією реалізації останнього за ціною, рівною визначеній вартості.

8. Думка Оцінювача щодо вартості майна дійсна тільки на дату оцінки.

ПРИПУЩЕННЯ, У МЕЖАХ ЯКИХ ПРОВОДИЛАСЯ ОЦІНКА

1. Інформація, що була надана Замовником про об'єкт оцінки і використовувалася в процесі оцінки, приймається як достовірна.

2. Інформація, одержана із незалежних інформаційних джерел, мережі Інтернет, приймається як достовірна.

3. Найменування об'єкту оцінки наводиться відповідно наданих Замовником документів.

4. Розрахунку вартості передують огляд об'єкту оцінки. Технічний стан майна оцінювався шляхом візуального обстеження, вивчення наданої технічної документації. Оцінювач не несе відповідальності за факти невиявлених дефектів і пошкоджень, що неможливо виявити під час звичайного обстеження.

5. Право власності, що оцінюється, вважається достовірним.

5. ВИЗНАЧЕННЯ БАЗИ ОЦІНКИ

Згідно Національного стандарту № 1 “Загальні засади оцінки майна і майнових прав”: «база оцінки - комплекс методичних підходів, методів та оціночних процедур, що відповідають певному виду вартості майна. Для визначення бази оцінки враховуються мета оцінки та умови використання її результатів.

Згідно Національного стандарту № 1 “Загальні засади оцінки майна і майнових прав” статті 3, поняття “ринкова вартість”, яке використовується в даному звіті визначається належним порядком:

Ринкова вартість – вартість, за яку можливе відчуження об’єкта оцінки на ринку подібного майна на дату оцінки за угодою, укладеною між покупцем та продавцем, після проведення відповідного маркетингу за умови, що кожна із сторін діяла із знанням справи, розсудливо і без примусу.

Ринкова вартість означає найбільш імовірну ціну, яка склалася при продажу об’єкту власності на вільному конкурентному ринку при дотриманні всіх необхідних для продажу умов. Безумовним для цього визначення є оформлення продажу в обмежений термін і перехід права власності від продавця до покупця на наступних умовах:

1. Стандартна мотивація продавця і покупця.
2. Обидві сторони угоди або добре проінформовані, або консультовані на предмет угоди та діють з метою найкращого задоволення власної зацікавленості.
3. Для здійснення угоди обраний оптимальний час.
4. Оплата проводиться готівкою або шляхом фінансових домовленостей, порівняних з оплатою готівкою.
5. Ціна угоди не є наслідком спеціального кредитування або скидки при продажі ні одній із сторін, які беруть участь в угоді.

Використання ринкової вартості як бази оцінки під час укладання договору на проведення оцінки майна можливе за умови відповідності угоди, у зв'язку з якою проводиться оцінка, змісту поняття ринкової вартості. При цьому умови такої угоди не повинні передбачати будь-які додаткові обмеження або вимоги, що впливають на майбутню економічну вигоду від використання покупцем об’єкта оцінки. Визначення ринкової вартості об’єкта оцінки можливе із застосуванням усіх методичних підходів у разі наявності необхідної інформації.

Застосування неринкових видів вартості під час укладання договору на проведення оцінки майна можливе у разі невідповідності умов угоди, у зв'язку з якою проводиться оцінка, хоча б одній з умов, яка висувається для визначення ринкової вартості.

До неринкових видів належать вартість заміщення, вартість відтворення, залишкова вартість заміщення (відтворення), вартість у використанні, споживча вартість, вартість ліквідації, інвестиційна вартість, спеціальна вартість, ліквідаційна вартість, чиста вартість реалізації, оціночна вартість та інші види, порядок визначення яких встановлюється окремими національними стандартами

Враховуючи умови та мету проведення незалежної оцінки, викладені Замовником в Договорі № С 07/01-21/48/21 від 01.07.2021 р., Оцінювач обирає не ринкову базу оцінки та визначає вартість ліквідації.

6. ОПИС ТА АНАЛІЗ ЗІБРАНИХ І ВИКОРИСТАНИХ ВИХІДНИХ ДАНИХ

Під час ідентифікації та оцінки майна були використані наступні вихідні дані та інформаційні джерела:

1. Протокол № 1 НДС «Екоконтроль» Засідання постійно діючої комісії по списанню матеріальних цінностей з балансу Науково-дослідної установи «Український науковий центр екології моря» від 19.08.2020 р.;

2. Акт інвентаризації об'єктів державної власності, що пропонуються до списання, від 19.08.2020 р. р.;

3. Відомість про об'єкти державної власності, що пропонуються до списання, від 19.08.2020 р. р.;

4. Техніко-економічне обґрунтування списання НДС «Екоконтроль»;

5. Технічна характеристика агрегатів та деталей судна НДС «Екоконтроль»;

6. Акт технічного стану НДС «Екоконтроль» від 19.08.2020 р.;

7. Акт про списання НДС «Екоконтроль» від 19.08.2020 р.;

8. Класифікаційне свідоцтво № 105-1-0536-11 від 22.06.2011 р.;

9. «Отчет по определению веса металлических изделий и судовых конструкций НИС «Екоконтроль» Пр. 1459» № 1459СУ12-900-001, складений ДП «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» від 29.08.2021 р.;

10. Візуальний огляд та фотографування об'єкту оцінки.

Аналізуючи зібрані та використані вихідні дані під час проведення незалежної оцінки, оцінювач вважає:

- вся інформація технічного, економічного характеру, що надана Замовником в письмовій формі та підтверджена документально, приймалась як достовірна;

- інформація, що отримана оцінювачем з інших джерел і використана для даної оцінки, вважається правдивою.

7. ІДЕНТИФІКАЦІЯ МАЙНОВИХ ПРАВ

Під правом власності у відповідності зі ст. 316 ГК України розуміється наступне:

1. Власникові належить право володіння, користування і розпорядження своїм майном.

2. Власник (колектив власників) вправі за своїм розсудом робити у відношенні майна, що належить йому, будь-які дії, що не суперечать закону й іншим правовим актам і не порушують права й охоронювані законом інтереси інших осіб, у тому числі відчужувати своє майно у власність іншим особам, передавати їм, залишаючись власником, права володіння, користування і розпорядження майном, віддавати майно в заставу й обтяжувати його іншими способами, розпоряджатися їм іншим способом.

При визначенні вартості майна Оцінювач виходив з наступного:

- 1) документи, представлені Замовником, є справжніми;
- 2) право власності або інші права на оцінюваний об'єкт оформлені і відображені у відповідних документах.

В задачу даного звіту не входило проведення юридичної експертизи правовстановлюючих документів на Об'єкт оцінки. Право власності, що оцінюється, вважається достовірним.

Ідентифікація майнових прав здійснена відповідно до наступних документів, наданих замовником:

1. Протокол № 1 НДС «Екоконтроль» Засідання постійно діючої комісії по списанню матеріальних цінностей з балансу Науково-дослідної установи «Український науковий центр екології моря» від 19.08.2020 р.;

2. Акт інвентаризації об'єктів державної власності, що пропонуються до списання, від 19.08.2020 р. р.;

3. Відомість про об'єкти державної власності, що пропонуються до списання, від 19.08.2020 р. р.;

4. Акт про списання НДС «Екоконтроль» від 19.08.2020 р.;

5. Класифікаційне свідоцтво № 105-1-0536-11 від 22.06.2011 р.

Правові показники встановлені наступні:

Форма власності – державна.

Власник – Держава Україна.

Балансоутримувач – Науково-дослідна установа «Український науковий центр екології моря».

Порт приписки – М. Одеса.

Регістровий номер 1-030016.

Інвентарний № 101510007.

Технічний паспорт на судно або інша технічна документація не представлена.

Будь-які бортові журнали оцінювачу не представлені.

8. ЗАГАЛЬНІ ВІДОМОСТІ, ОПИС ТА ІДЕНТИФІКАЦІЯ ОБ'ЄКТУ ОЦІНКИ

Ідентифікація оцінюваного майна проведена органолептичним методом за допомогою документації, наданої Замовником оцінки (дивись розділ 6 даного Звіту), інформації з мережі Інтернет та результатів візуального огляду об'єкту оцінки.

Основні показники судна

Табл. 8.1

Найменування	Показник
Об'єкт оцінки	Рухоме майно, судноплавний засіб
Найменування	«Екоконтроль»
Тип судна	Науково-дослідне
Проект судна	1459 (морське сталеве однопалубне з одноярусною рульовою рубкою)
Прапор	Україна*
Порт приписки	м. Одеса*
Регістровий номер	1-030016
Інвентарний номер	101510007
Первісна вартість, грн. без ПДВ	349 341,00
Нарахована амортизація, грн.	349 341,00
Балансова (залишкова) вартість, грн.	0,00
Рік будівництва	1980*
Класифікаційне свідоцтво	№ 105-1-0536-11 від 22.06.2011 р. Діє до 08.07.2014 р. (не оновлювалося)
Останнє підтвердження класу	02.11.2012 р.
Місце будівництва	СРСР, м. Барнаул*
Клас судна згідно Регістру	КМ*АП2[I] III*
Постійні обмеження:	
- по району плавання	Прибережне плавання та рейдове плавання з віддаленням від місця укриття до 20 миль*
- по умовам плавання	Плавання дозволяється при хвилюванні моря не більше 5 балів та силі вітру до 15 м/с*
Довжина максимальна, м	23,1**
Довжина між перпендикулярами, м	19,58* (19,62**)
Ширина, м	5,40*
Ширина максимальна, м	5,80**
Висота борту, м	2,80*..**
Надводний борт, мм	1009*
Валова місткість, т	64,12*
Дедвейт, т	12,0*
Водовиміщення порожнім, т	74,28**
Матеріал корпусу	Сталь*
Головні механізми	Дизель 3Д12, 2 одиниці*
Сумарна потужність, кВт	440* (300**)
Дані про дорогоцінні метали	В технічній документації не зазначені
Позиціонування на ринку	Спеціалізоване майно
Поточне використання	Не експлуатується
Інформація про проведення модернізації, модифікації, добудови, дообладнання, реконструкції	Не проводилися
Інформація про списання	Списано з рахунку 105, зараховано на рахунок 131

* параметрична інформація наводиться згідно документу «Класифікаційне свідоцтво № 105-1-0536-11 від 22.06.2011 р.»;

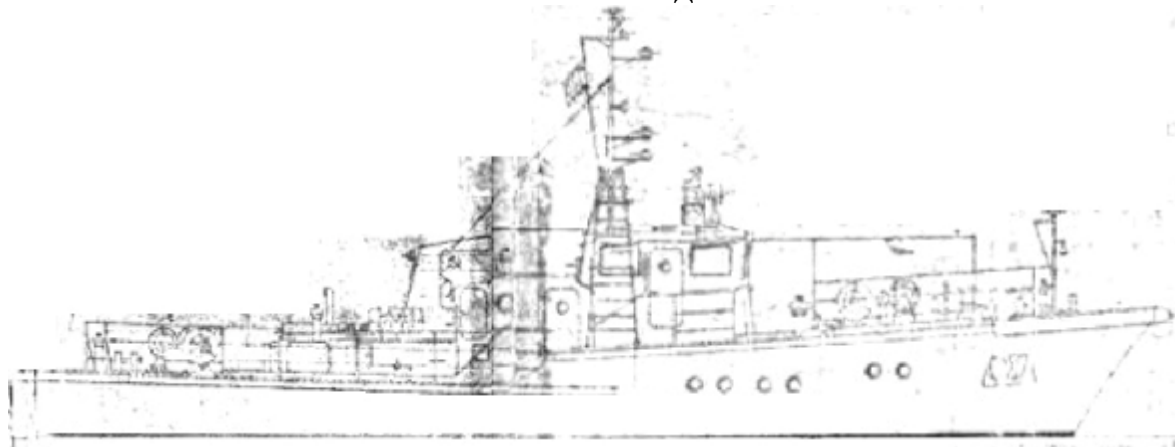
** параметрична інформація наводиться згідно документу «Отчет по определению веса металлических изделий и судовых конструкций НИС «Экоконтроль» Пр. 1459» № 1459СУ12-900-001, складеного ДП «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» від 29.08.2021 р.

Далі наводяться схеми та параметричні показники проекту № 1459 згідно даних сайту http://forums.airbase.ru/2011/07/t51121_4--lotsmanskij-kater-proekta-1459.html.

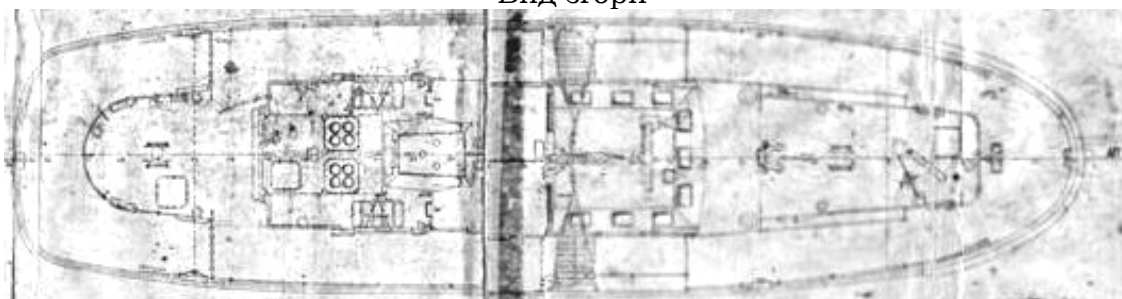
Сілуєт судна



Боковий вид



Вид згори



Параметричні показники

КЛАСС	КМБЛЗПШ
ДЛИНА НАИБОЛЬШАЯ	23,10м
ДЛИНА МЕЖДУ ПЕРПЕНДИКУЛЯРАМИ	19,62м
ДЛИНА ПО КВЛ	20,50м
ШИРИНА НАИБОЛЬШАЯ	5,80м
ШИРИНА ПО КВЛ	5,40м
ВЫСОТА ВОРТА ПРИ МИДЕЛЕ	2,80м
ОСАДКА ПО ГРУЗОВУЮ МАРКУ	1,80м
ВООРУЖЕНИЕ	88,50тс
ДВИГАТЕЛИ	12тс
МАРКА ГЛАВНОГО ДВИГАТЕЛЯ	3Д12
МОЩНОСТЬ ГЛАВНОГО ДВИГАТЕЛЯ	2х300лс
СКОРОСТЬ ХОДА	ок 12 узл.
КОЛИЧЕСТВО МЕСТ ДЛЯ ЛОЦМАНОВ	8
ЭКИПАЖ /сменная вахта/	3чел.

Інформація про технічний стан об'єкту оцінки

**Технічна характеристика агрегатів та деталей судна
(за даними балансоутримувача)**

Табл. 8.2

№	Найменування агрегатів	Придатні для використання	Підлягають відновленню	Не придатні	Виявлені дефекти
1	Надводна та підводна частини корпусу з надбудовою	ні	ні	так	Глибока корозія, стоншення металу до 4 мм
2	Гвинто-рульовий комплекс	ні	ні	так	Зношені втулки дейдвуда
3	Донно-забортна арматура	ні	ні	так	Глибока корозія посадочних місць
4	Головні двигуни ЗД12 - 2 шт.	ні	ні	так	Відпрацьований моторесурс
5	Допоміжний дизель-генератор 4Ч8,5/11	ні	ні	так	Відпрацьований моторесурс, корозія циліндрових втулок, підшипників
6	Пожежний насос НЦВ 25/30	ні	ні	так	Зношення крилатки та вала
7	Рятівні плоти 10ДК і ELWLOT	ні	ні	так	Ураження грибком днища плотів
8	АСВ-2 – 4 шт.	ні	ні	так	Глибока корозія клапанів повітряних балонів
9	Радіостанція KODEN № 34048621	ні	ні	так	Вийшов зі строю розвертки
10	УКВ радіостанції DSC 500 № 81054	ні	ні	так	Вийшла зі строю мікросхема
11	Приймач GPS GP-70 № 2445-3075	ні	ні	так	Вийшла зі строю мікросхема

Висновки комісії: технічно несправний, не на ходу, непридатний для подальшої експлуатації. Навігаційне обладнання п.п. 9, 10, 11 демонтувати та передати по Акту на склад УкрНЦЕМ.

За даними Акту технічного стану об'єкт оцінки та його технічний стан характеризується наступним чином:

«Судно знаходиться в м. Южне, виведено із експлуатації, знаходиться у холодному відстою, в зв'язку з закінченням терміну дії документів Регістра судноплавства.

Технічний стан корпусу судна має значні корозійні пошкодження, головна палуба, палуби надбудов мають глибоку корозію, знос набору обшивки до 90%, ремонт недоцільний. Головні двигуни ЗД12 2 од. х 220 кВт мають 70% зносу, ремонт недоцільний. Електро та радіообладнання мають 85% зносу, ремонт недоцільний.»

Висновок комісії:

1. Оцінка технічного стану – незадовільний.
2. Об'єм, вартість та доцільність проведення модернізації та ремонту судна 3 000 000 гривень, ремонт та модернізація недоцільні.

НДС «Екоконтроль» має вік 40 років, морально та фізично застарів, термін експлуатації катерів такого типу складає 20 років.

У зв'язку з відсутністю фінансування на ремонт, експлуатацію та проведення наукових рейсів, подальше зберігання і утримання НДС «Екоконтроль» не вигідно, підлягає списанню та здачі на металобрухт.»

У зв'язку з вищевикладеним та у зв'язку з прогресуючим погіршенням стану корпусу судна та врахувавши середній річний знос конструктивних елементів та факт перебування судна в солоної воді, судно НДС «Екоконтроль» непридатне для подальшого використання та підлягає списанню.»

За даними Техніко-економічного обґрунтування списання об'єкт оцінки та його технічний стан характеризується наступним чином:

«НДС «Екоконтроль» у 2001 році був переданий УкрНЦЕМ з балансу Державної екологічної інспекції охорони Чорного моря. З 2001 по 2020 роки судно здійснено два науково-експедиційних рейси по Чорному морю тривалістю 11 судно/дів.

На теперішній час судно виведено із експлуатації, знаходиться в «холодному» відстою без електропостачання.

Для підтвердження класу Морського Регістру судноплавства України судну необхідно пройти заводський капітальний ремонт із супутніми роботами, вартість яких може скласти 8 000 000 гривень.

Проводити капітальний ремонт недоцільно в зв'язку з тим, що судно морально та фізично застаріло, має вік 40 років. Також щорічно необхідно проводити дорогі регламентні роботи з опосвідчення аварійно-рятувального майна.

Судно не відповідає технічним умовам і не підлягає капітальному ремонту, підлягає списанню і здачі на металобрухт.

Відчуження судна на цілісність майнового комплексу не вплине.»

Важливим етапом є визначення видів металів, що входять до складу судна та, відповідно, до матеріалів вторинної сировини.

За даними балансоутримувача, будь-які складові судна, що можуть бути реалізовані на вторинному ринку фактично відсутні.

Слід зазначити, що інформація про склад металів, з яких складається корпус судна та його окремі складові, зазвичай наводиться в технічній, паспортній документації до судна та паспорті-формулярі на склад дорогоцінних металів. Жодних з вище перелічених документів оцінювачу не надано.

Згідно документу «Отчет по определению веса металлических изделий и судовых конструкций НИС «Экоконтроль» Пр. 1459» № 1459СУ12-900-001, складеного ДП «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» від 29.08.2021 р. (наводиться в Додатках до Звіту), встановлено:

1. До складу неметалевих складових судна входять різновидні типи ізоляції (пінопласт, азбестовий картон), покрівельні матеріали типу мастики та лінолеуму, складові з дерева або його похідні матеріали. Загальна вага неметалевих складових складає 4 618,3 кг. Вторинна сировина, яка може бути реалізована на ринку, представлена лише відходами деревини в кількості 3,677 м³. Інші неметалеві складові відносяться до групи «сміття».

Розрахунок обсягів відходів деревини

Табл. 8.3

Відділення судна	Об'єм, м³
Машинне відділення	0,350
Рульова рубка	0,220
Коридор на головній палубі	0,038
Салон лоцманів	2,097
Каюта відпочинку екіпажу та буфетна	0,744
Двері судові	0,228
Разом	3,677

2. Вага металевих виробів та судових конструкцій розрахована як різниця між сухою вагою судна та вагою судових неметалевих матеріалів та виробів.

Суха вага судна – вага судна порожнім мінус вага судового устаткування, ЗІПа, рідини в системах. Складає 73,2 т.

Чиста вага металевих виробів і судових конструкцій складає:

$$P_c = 73,2 \text{ т} - 4,62 \text{ т} = 68,58 \text{ т}$$

Вище вказані показники металів є розрахунковими. Точну вагу та вид металів можливо встановити лише під час розбирання судна.

9. ВИСНОВКИ ЩОДО АНАЛІЗУ ІСНУЮЧОГО ВИКОРИСТАННЯ ТА НАЙБІЛЬШ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ОБ'ЄКТА ОЦІНКИ

Принцип найбільш ефективного використання полягає в урахуванні залежності ринкової вартості об'єкта оцінки від його найбільш ефективного використання.

Під найбільш ефективним використанням розуміється використання майна, в результаті якого вартість об'єкта оцінки є максимальною. При цьому розглядаються тільки ті варіанти використання майна, які є технічно можливими, законодавчо дозволеними та економічно доцільними.

Поточне використання

На дату оцінки об'єкт оцінки відноситься до державної власності.

Власник – Держава Україна.

Балансоутримувач - Науково-дослідна установа «Український науковий центр екології моря».

Зберігається за адресою – Одеська обл., м. Южне.

Функціональне призначення – науково-дослідне однопалубне судно.

Рік будівництва – 1980.

Поточне використання об'єкту оцінки – не експлуатується.

У зв'язку незадовільним технічним станом об'єкт оцінки виведено з експлуатації, не задіяний в господарській діяльності власника та балансоутримувача, знаходиться в «холодному» відстою без електропостачання, потребує капітального ремонту. Здійснення капітального ремонту визнано економічно недоцільним.

Судно не придатне для подальшого використання та підлягає списанню і здачі на металобрухт.

Аналіз НЕВ

При визначенні варіантів “найбільш ефективного використання” об'єкту виділяються чотири основних критерію аналізу:

1. Фізична можливість – фізична можливість подальшого використання оцінюваного майна без необхідності додаткових значних вкладень.

2. Допустимість з точки зору законодавства – характер використання, що припускається, не суперечить законодавству, яке обмежує дії власника.

3. Фінансова доцільність – допустимий з точки зору закону порядок використання об'єкту повинен забезпечити чистий прибуток власнику.

4. Максимальна продуктивність – крім одержання чистого прибутку, як такого, краще і найбільш ефективне використання має на увазі або максимум чистого прибутку власника, або досягнення максимальної вартості самого об'єкту.

Фізична здійсненність.

За функціональним призначенням під час будівництва у об'єкта оцінки закладене використання в якості буксирно-роз'їзного водного транспорту (пряме призначення), задача об'єкта оцінки в оренду для комерційних перевезень, організація комерційних перевезень власними силами.

Судноплавний засіб може використовуватись тільки одним способом (за прямим функціональним призначенням), однак у разі, якщо засіб втратив свої властивості, то він може бути ліквідованим. Отже використання будь-якого майна можна розглядати з точки зору його можливості виконувати свої первинні функції, а таких можливості дві: робочий судноплавний засіб виконує свої функції або судноплавний засіб не може виконувати свої функції та має бути ліквідованим.

В результаті ідентифікації об'єкту оцінки, визначено наступне: судноплавний засіб перебуває в неробочому стані, має значні корозійні пошкодження, неможлива подальша експлуатація за прямим функціональним призначенням без істотних капіталовкладень. Балансоутримувач об'єкту оцінки прийняв рішення про його демонтаж, списання. Отже, з точки зору технічної здійсненності можливе використання лише в якості складових після розбирання.

Законодавче дозволення - розгляд тих способів використання, які дозволені законодавством України по річковому і морському судноплавстві, обмеженнями на приватну ініціативу, і екологічним законодавством.

За наявності повного права власності об'єкт, що підлягає оцінці, може бути використаний в якості буксирно-роз'їзного водного транспорту, здачі в оренду, можливе відчуження об'єкта, а також його експлуатація з метою отримання доходу.

На момент оцінки об'єкт належить державі Україна, в операційному віданні Науково-дослідної установи «Український науковий центр екології моря». Останнє підтвердження класу реєстру 02.11.2012 року.

Отже, для цілей водного транспорту, здачі в оренду, можливого відчуження об'єкта, а також для його експлуатації з метою отримання доходу, необхідне відновлення відповідної документації згідно вимог діючого законодавства України.

Економічна доцільність - розгляд того, яке фізично здійснення і дозволене законом використання даватиме прийнятний дохід власнику, при найменших капіталовкладеннях і максимальному терміні використання об'єкта.

Зважаючи на технічний стан об'єкту оцінки та необхідність значних капіталовкладень для проведення ремонтних робіт, будь-яка комерційна діяльність, заснована на використанні судна, вартість ремонту за висновками комісії Балансоутримувача (дивись Додатки) становить рівень, що значно перевищує вартість самого судна та визнається економічно недоцільним. Отже, спираючись на інформацію, надану Балансоутримувачем, результати огляду, фінансово здійсненим використанням слід визнати відчуження об'єкта оцінки на вільному ринку в якості вторинної сировини.

Максимальна продуктивність. Максимальну продуктивність Об'єкт оцінки має в разі ідентифікації його як складові частини (вторинна сировина), що можуть утворитися в результаті його ліквідації.

В даній роботі визначення вартості об'єкта оцінки проводиться з врахуванням припущення, що існуюче використання об'єкта оцінки за технічними характеристиками не може бути прийнятним до використання для експлуатаційних потреб Власника в якості судноплавного засобу.

На думку оцінювача, розумний та можливий варіант використання об'єкту оцінки, враховуючи технічні та фізичні характеристики, економічну життєдіяльність та функціональне призначення, для найбільш ефективного та економічно доцільного використання є відчуження об'єкту оцінки на вільному ринку в якості вторинної сировини.

10. АНАЛІЗ РИНКУ

На водному транспорті України в результаті приватизації основних фондів відбулося розукрупнення державних морських і річкових пароплавств з утворенням численного складу акціонерних товариств та судноплавних компаній різних форм власності, які володіють судами різних призначень.

В Україні зареєстровано близько двохсот різних судноплавних компаній. Всі вони отримали ліцензію на експлуатацію флоту в Україні, але суда більшої частини фірм працюють під іноземними прапорами за межами України. Класифікацію і технічний нагляд за морськими і річковими суднами в Україні здійснює Регістр судноплавства України, створений відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 08.06.1998 р. № 814. Реєстрація та облік суден в Україні здійснюється відповідно до «Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 р. № 1069.

«Кабінет Міністрів України затвердив концепцію загальнодержавної цільової програми розвитку кораблебудування на період до 2035 року.

Програма передбачає удосконалення будівництва кораблів шляхом впровадження новітніх технологій. Кораблі, побудовані за цими технологіями, будуть призначені для військово-морських сил і їх будівництво фінансуватиметься Міністерством оборони.

Уряд затвердив стратегію розвитку суднобудування на період до 2020 року. Основний акцент у затвердженій стратегії розвитку галузі зроблений на стимулювання розвитку науково-технічного потенціалу та проектно-конструкторської бази, модернізації виробничих потужностей і впровадження нових технологій, просуванні продукції на зовнішні ринки і пошуку стратегічних інвесторів.

Структурні перетворення у галузі передбачають створення державних господарських науково-виробничих суднобудівних об'єднань. Фінансове забезпечення Стратегії планується здійснити за рахунок коштів держбюджету, підприємств галузі та інвесторів.

Уряд очікує, що виконання програми забезпечить досягнення якісно нового рівня розвитку вітчизняного кораблебудування, зокрема, підвищить обороноздатність країни і розширить можливості Міністерства з надзвичайних ситуацій щодо здійснення пошуково-рятувальних робіт на морі за рахунок комплектування рятувального флоту новими кораблями.»

<http://www.rechflot.kiev.ua/news/view/120/2012/02/11/>

На сьогодні спостерігаються негативні явища в секторі світового суднобудування (відмова судновласників від замовлених судів, складності у верфей з фінансуванням тощо), породжені проблемами світової фінансової системи.

За деякими прогнозами, найближчим часом повинна наступити фаза повномасштабної кризи світового суднобудування, вже безпосередньо і в повній мірі пов'язаного із зростаючим надлишком тоннажу і зростаючою надлишковістю суднобудівних потужностей.

Кон'юнктурні чинники світового ринку судів надають його розвитку велику нерівномірність.

Пропозиція на ринку судів знаходить своє вираження у виробничих потужностях суднобудування, тобто в їх здатності провести певну кількість судів. Тривалі терміни спорудження суднобудівних підприємств зменшують ймовірність короточасних коливань пропозиції на ринку судів.

Оскільки поставка судна здійснюється зазвичай не раніше, ніж через півтора - два роки після укладення контракту, судновласники замовляють судна, не виходячи з поточної кон'юнктури, а на основі прогнозу її розвитку. В принципі вже тут міститься можливість помилки. Тому при вивченні поточної кон'юнктури даного ринку увага зосереджується головним чином на русі попиту на будівництво суден.

Попит на будівництво суден пред'являється з боку судновласників, які відчують потреби в розширенні або оновленні флоту і мають можливість провести відповідні капіталовкладення. Ці потреби і можливості судновласників в основному залежать від співвідношення між попитом на тоннаж (пасажиромісткість) та його пропозицією на

фрахтовому ринку, від рівня цін на продукцію водного транспорту (фрахтових ставок) і від вікового складу флоту.

В умовах відсутності координації у світовій інвестиційній політиці, приплив замовлень на будівництво суден, що вважаються перспективними, як правило, перевищує реальні потреби, в результаті чого випуск таких судів різко зростає, приводячи до утворення надлишку тоннажу (пасажиромісткості).

Однак, навіть після падіння попиту на судна та припинення припливу замовлень, їх будівництво триває, в дію вступають все нові водні транспортні засоби, що збільшуючи диспропорцію між попитом на тоннаж (пасажиромісткість) та його пропозицією, що призводить до затягування кризи.

Крім цього, великий вплив на хід кризового розвитку суднобудування надає висока ступінь інтернаціоналізації ринку судів. За рахунок великої частки зовнішнього ринку згладжуються коливання кон'юнктури в окремих країнах, так як національні верфі можуть до певних меж компенсувати низький попит на внутрішньому ринку за рахунок експорту.

Основними факторами, що впливають на ринкову вартість пасажирського судна, є техніко-експлуатаційні характеристики, технічний стан, знос і терміни служби судна і його основних конструкційних елементів, а також рівень цін на судна, суднове обладнання та ремонтні роботи, що склалися на вільному ринку до часу визначення його вартості.

При розгляді вказаних факторів необхідно керуватися:

- за техніко-експлуатаційними характеристиками судна - паспортними та іншими даними судових документів;
- по технічному стану, зносу і термінів служби судна і його елементів - результатами їх огляду і дефектації основних елементів отриманими Регістром, вимірами і випробуваннями, перевіркою в дії судових механізмів і систем з використанням норм допустимих дефектів, встановлених Правилами технічного нагляду за суднами в експлуатації.

На фрахтовому ринку спостерігається значне коливання ставок на умовах тайм-чартера для пасажирських та вантажо-пасажирських суден. Це пояснюється зменшенням вантажо-потоків між турецькими та українськими портами. Проте вони все ж залишаються на достатньо високому рівні.

На ринку плавзасобів зараз склалася неоднозначна ситуація. З одного боку криза не обійшла стороною цей напрямок, а з іншого - він може стати майданчиком для нових можливостей.

Враховуючи НЕВ, визначене для оцінюваного майна в розділі 10 даного Звіту, надалі оцінювач проводить аналіз ринку вторинної сировини.

Металобрухтом можна вважати все, що прийшло в непридатність або вже закінчився експлуатаційний термін. Металобрухт буває чорним і кольоровим, в залежності від вмісту в них відповідного металу.

Весь процес переробки металобрухту складається з декількох етапів:

1. Спочатку йде збір металобрухту. У спеціальних пунктах проводять прийом металу, прийшов в непридатність.
2. Потім слід сортування. Різні сплави металів, вимагають різні способи їх переробки. Тому важливо максимально точно провести відбір.
3. Проміжний етап. На цьому етапі перевіряють на скільки правильно була виконана попередня стадія, а також ведеться підготовка місць зберігання.
4. Безпосередньо плавлення. Цей етап і є, власне, процесом переробки. Він проходить на комбінатах або на заводах, в залежності від виду перероблюваної металу.
5. Остання стадія - охолодження і формування для подальшого використання. На цьому етапі гарячий сплав, отриманий після переробки, фасується в спеціальні форми, для отримання готового до подальшого використання зливка металу.

Ідея використання відпрацьованих металевих матеріалів являє собою особливу важливість в економічному та екологічному аспектах. Багато держав активно використовують цей процес більш століття. І більшість з них виділяють чималі кошти для отримання нової сировини з уже непридатного устаткування чи обладнання.

Чорний металобрухт - це сировина, яка на сьогоднішньому ринку має величезний вплив на розвиток помисловості. У металургійній промисловості є цикл "переробки" металевих виробів, в якому задіяні наступні процеси: метал - металоконструкція - порізка виробів (демонтаж) - переплавка металоконструкції або її знищення або переробка. Процес замикається, бо після переплавки з вторсировини створюють нові металеві вироби і елементи.

Чорний металобрухт піддається переробці протягом століть та в сучасній промисловості більшу частину обороту чорних металів становить саме перероблений металобрухт. Він широко застосовується в переробці, яка є серйозною галуззю в економіці всіх розвинених країн світу. Сьогодні лом металу займає левову частку всього ринку брухту металів. Переробка брухту металів економічно вигідніше порівняно з видобутком, обробкою, транспортуванням і переплавою руди. Не доводиться витрачати зайві ресурси, економиться паливо і трудові витрати. Нарешті, переробка брухту чорних металів відіграє важливу роль з точки зору екології. У всьому світі брухт чорних металів є предметом імпорту і експорту. Для цього металобрухт збирають, сортують за категоріями, пресують і транспортують. При первинному сортуванні весь чорний брухт ділять на брухт, чавунний брухт та брухт нержавіючої сталі. Більш точна класифікація будується на рівні змісту легуючих елементів, вміст вуглецю, а також в залежності від хімічного складу чорного металобрухту. Для точного позначення класу і групи брухту чорних металів введено міжнародне маркування.

Так само, необхідно згадати про кольоровий брухт, який має більш широкий ряд матеріалів. Приміром, завоювали популярність клієнтів: алюміній, мідь, нержавіюча сталь, латунь. Нержавіюча сталь, як правило, має у власному складі до 10 відсотків нікелю. Подібний матеріал не боїться корозії, тому дістав широке розповсюдження. Також, нержавіюча сталь - досить потужний за складом сплав. В електротехніці найчастіше застосовують сплави міді з алюмінієм. З подібних матеріалів виготовляють проводи, трансформаторні установки і кабелі.

Відповідно до Закону України про металобрухт від 05.05.1999 року N 619-XIV зі змінами та доповненнями:

Металобрухт - непридатні для прямого використання виробу або частини виробів, які за рішенням власника втратили експлуатаційну цінність внаслідок фізичного або морального зносу і містять у собі чорні або кольорові метали чи їх сплави, а також вироби з металу, що мають непоправний брак, залишки чорних і кольорових металів і їх сплавів.

Власник металобрухту - юридична або фізична особа, яка володіє, користується і розпоряджається належним їй металобрухтом у межах, визначених законом.

Операції з металобрухтом - заготівля, переробка, металургійна переробка брухту чорних і кольорових металів.

Документи у сфері роботи з металобрухтом - документи, що містять дані про походження і власника металобрухту, відповідність його встановленим стандартам, нормам і правилам, вибухову, пожежну, екологічну та радіаційну безпеку.

Промисловий металобрухт - непридатні для прямого використання в промисловості та інших галузях економіки виробу або частини цих виробів, які містять у собі чорні або кольорові метали чи їх сплави і які за рішенням власника втратили експлуатаційну цінність внаслідок фізичного або морального зносу, а також вироби з металу, що мають непоправний брак, залишки чорних і кольорових металів і їх сплавів.

До чорних металів відносять залізо, марганець і хром. Всі інші - кольорові метали. По фізичних властивостях і призначенню кольорові метали умовно ділять на важкі (мідь, свинець, цинк, олово, нікель) і легкі (алюміній, титан, магній).

Сталь - деформуємий (ковкий) сплав заліза з вуглецем (і іншими елементами), вміст вуглецю в якому не перевищує 2,14%. Вуглець надає міцність сплавам заліза. Сталь - найважливіший конструкційний матеріал для машинобудування, транспорту й т.д.

Сталі діляться на конструкційні і інструментальні.

По хімічному складу сталі діляться на вуглецеві та леговані; у тому числі по вмісту вуглецю - на маловуглецеві, середньовуглецеві й високовуглецеві; леговані сталі по вмісту легуючих елементів діляться на низьколеговані, середньолеговані і високолеговані.

Згідно Національного стандарту України ДСТУ 4121 – 2002:

Металобрухт поділяється на шихтовий та подальшої переробки, кожний з них складається з вуглецевих та легованих відходів, а також на металобрухт вуглецевих та легованих чавунів.

За характеристиками та показниками якості металобрухт поділяється на види та підвиди. Кожний окремий вид відходів характеризується:

- за способами його формування;
- за фізичними властивостями;
- за хімічним складом.

В металобрухті не допускається наявність кольорових металів та їх сплавів.

Металобрухт не повинен бути проіржавілий, горілий або роз'їдений кислотами (наліт іржі допускають). Шихтовий металобрухт (крім доменного присаду, пакетів) не повинен містити дроту та виробів з нього.

Не допускають змішувати сталевий і чавунний металобрухт, а також вуглецевий та легований металобрухт.

Згідно ДСТУ 4121-2002 (розділ 5) металовідходи повинні відповідати вимогам радіаційної безпеки та бути вибухобезпечними.

Металобрухт приймають партіями. Партія повинна складатися з металобрухту одного виду, яку відвантажують в одиниці транспортних засобів або одиниці пакування, та супроводжують одним документом про якість.

Допускають, у разі заготівлі металобрухту за марками сталей або чавунів, зазначати тільки їхню марку та позначку стандарту, хімічний склад вказувати тільки для чорних металів, що їх виготовляють за технічними умовами.

В одиниці транспортних засобів повинен бути металобрухт тільки одного виду (підвиду). За згодою сторін в одиниці транспортного засобу може бути кілька видів (підвидів) металобрухту, які супроводжує єдиний документ про якість, коли постачальник забезпечує вимоги, які унеможливають змішування цих видів (підвидів).

За наявності у партії кількох видів (підвидів) металобрухту, не розділених відповідним способом, усю партію приймають за більш низьким видом (підвидом), що в ній є, якщо інше не погоджено сторонами.

Металобрухт приймають за масою нетто на терезах споживача, яка визначається як різниця між масою брутто та масою транспортного засобу або тари, з урахуванням фактичного перевищення допустимих цим стандартом значень засміченості нешкідливими домішками, яке визначають під час приймання.

Відповідність партії виду металобрухту вимогам Стандарту ДСТУ 4121-2002 визначають візуально (п.8.1 ДСТУ 4121-2002).

Металобрухт повинен зберігатися окремо по видах та підвидах.

При зберіганні металобрухт не повинен змішуватися з неметалевими матеріалами.

Згідно Національного стандарту України ДСТУ 3211-2009 - Брухт і відходи кольорових металів і сплавів. Загальні технічні умови:

«Брухт і відходи кольорових металів та сплавів класифікують за назвою відповідних металів і сплавів. Вид брухту й відходів характеризують за характером його утворення, фізичним станом (кусові відходи, стружка, паста тощо), габаритними розмірами, розміром і масою окремих кусків, за хімічним складом, засміченістю.

Сплави, яких немає в установлених видах, належать до того виду, до якого вони близькі за вмістом основних компонентів і домішок.

При змішуванні брухту і відходів одного найменування, але різних класів, груп і сортів лом і відходи відносять до більш низького класу, групи або сорту.

Брухт і відходи, що їх постачають на підприємство або відвантажують з підприємства, обов'язково підлягають радіаційному контролю, перевірці на вибухонебезпечність, контролю засміченості шкідливими хімічними речовинами.

Пакування брухту і відходів алюмінію та його сплавів:

а) брухт і кускові відходи постачають без пакування, крім брухту і відходів алюмінію, що покритий селеном, який пакують у щільні дерев'яні ящики згідно з ГОСТ 2991, ГОСТ 5959;

б) кабельно-провідниковий брухт зв'язують у бухти, рулони, зв'язки відповідно до вимог ГОСТ 26653;

в) стружку постачають без пакування. Допускають за згодою сторін пакування стружки в пакети або брикети відповідно до вимог ГОСТ 26653;

г) подроблений брухт пакують у паперові мішки згідно з ГОСТ 2226 або в поліетиленові мішки згідно з ГОСТ 17811;

Пакування брухту і відходів міді, бронзи, латуні:

а) брухт і кускові відходи постачають без пакування;

б) кабельно-провідниковий брухт зв'язують у бухти, рулони, мотки, пакети відповідно до вимог ГОСТ 26653;

Примітка. Пакетований брухт не повинен містити алюмінію, свинцю та інших кольорових металів.

в) стружку постачають без пакування. Допускають за згодою сторін пакування стружки в пакети чи брикети відповідно до вимог ГОСТ 26653;

г) шлаки, пічні виламки постачають без пакування.

Пакування складного брухту:

а) кабель і провід зв'язують у бухти, зв'язки, пучки відповідно до вимог ГОСТ 26653;

б) кулі свинцеві пакують у міцні полотняні мішки з тканини згідно з ГОСТ 29250 або з іншого рівноцінного за якістю матеріалу. Мішки з кулями повинні бути міцно зашиті бавовняними нитками згідно з ГОСТ 6309;

в) акумуляторні батареї постачають без пакування;

г) брухт і кускові відходи алюмінію, покритого селеном, пакують у щільні дерев'яні ящики згідно з ГОСТ 2991, ГОСТ 5959.

Брухт і відходи кольорових металів та сплавів транспортують будь-яким видом транспорту відповідно до правил, чинних для кожного виду транспорту.

Допускають транспортування в одному вагоні двох партій одного виду металу за умов, що унеможливають їхнє змішування. Транспортування у вагоні більше ніж двох партій брухту і відходів проводиться за згодою зі споживачем. У контейнері транспортують одну партію.

Не допускають завантаження брухту і відходів кольорових металів та сплавів у транспортні засоби з залишками перевезених раніше вантажів (руда, щебінь тощо).

Брухт і відходи кольорових металів та сплавів, що підлягають первинній обробці, зберігають роздільно за видами відповідно до встановленої класифікації в коробах, бункерах, відсіках і на спеціально обладнаних майданчиках із твердим покриттям, яке унеможливає засмічення брухту і відходів.»

Стосовно до лому і відходів кольорових металів вимагається відповідність партії брухту певним технічним вимогам: за зовнішнім виглядом, хімічним складом, габаритним розміром, наявністю засміченості; відсутність шкідливих і вибухонебезпечних предметів, забезпечення належних умов безпечного зберігання і транспортування відповідно до існуючих нормативів.

Ціна металобрухту залежить від ступеня його поширення в промисловості, а також від технології його виготовлення. Важливу роль відіграє наявність у сплаві конкретних компонентів, які можуть бути як дорогими (як у нікелю), так і дешевими (як у заліза). Крім того, ціна металобрухту також піддається дуже сильному впливу з боку пори року: з ненадто зрозумілих причин, природу яких може пояснити лише фахівець, взимку всі метали в приймальних пунктах істотно дорожчають.

Ціни на металобрухт – це дуже гнучке поняття, адже жоден із металів не має своєї більш-менш стабільної вартості. Тим не менше, існують такі метали, ціну на металобрухт яких незмінно високо тримається, як би вони підскакували і не опускалися. Насамперед, це кольорові метали, а також до них можна віднести і найбагородніші продукти чорної металургії, які дуже часто зустрічаються в різних механізмах і непрацюючих приладах начебто лічильників, накопичувачів. Як правило, після своєї поломки такі пристрої все ще можуть послужити господарю, оскільки вони містять металобрухт, ціни якого зовсім не низькі. А ось металобрухт, ціна якого є досить високою – справжня знахідка для будь-якої людини, адже кожен з нас, здавши метал в приймальний пункт, може чудово заробити, отримавши відчутну навіть за нинішніми мірками суму всього за кілька кілограмів тієї ж міді.

Залізо, чавун та інші відверто чорні метали – це такі сплави, які коштують мало, оскільки в їх виготовленні не використовується ніякої дорогої компонент, а саме створення не вимагає складних операцій. Як би не дорожчало те ж саме залізо, але його кілограм коштує приблизно в п'ять-сім разів дешевше кілограма алюмінія.

Металобрухт, ціни на який висока – це чи не найкращий спосіб заробити в пунктах прийому продуктів або речей. Адже саме метал затребуваний при переробці, і це означає, що саме метал купуватимуть завжди, поки буде тривати виробництво техніки і просто промислових пристроїв.

Ціни на металопрокат коливаються від місяця до місяця і на сьогодні мають тенденцію підвищення. Якщо говорити про розвиток ринку металобрухту в Україні на найближчий час, то можна з упевненістю стверджувати про відсутність стабільності ціни.

Сировинні ресурси вторинних кольорових металів є одним з головних джерел задоволення потреб України в кольорових металах. Останніми роками роль сплавів з брухту та відходів залишається значною. Лом і відходи кольорових металів є високодефіцитним та економічно ефективним джерелом шихтових матеріалів, за який йде жорстка конкурентна боротьба на європейському, американському, японському та інших ринках кольорових металів.

Рух потоків металу здійснюється в рамках національних класифікацій та європейської стандартної класифікації, що визначає вимоги до якості сировини, умов поставок і взаємних зобов'язань постачальників і споживачів по виконанню торгових угод.

Стосовно до лому і відходів кольорових металів вимагається відповідність партії брухту певним технічним вимогам: за зовнішнім виглядом, хімічним складом, габаритним розмірам, наявністю засміченості; відсутність шкідливих і вибухонебезпечних предметів, забезпечення належних умов безпечного зберігання і транспортування відповідно до існуючих нормативів.

В результаті дослідження ринку виявлені пропозиції закупівлі-продажу металобрухту та відходів деревини. Діапазон цін чорного брухту складає 6 500 – 7 500 грн. за тону залежно від виду, обсягу та умов поставки, для відходів деревини 110 - 350 грн. за кубічний метр залежно від виду, обсягу та умов поставки (детальніша інформація наводиться в Додатках).

11. МЕТОДОЛОГІЯ ВИЗНАЧЕННЯ ВАРТОСТІ МАЙНА

Незалежна оцінка майна проводиться відповідно до вимог національних стандартів та міжнародних стандартів оцінки.

Оцінка майна проводиться з дотриманням принципів корисності, попиту і пропонування, заміщення, очікування, внеску (граничної продуктивності), найбільш ефективного використання. Принципи оцінки являють собою базові соціально-економічні фактори і закономірності, що формують вартість майна і покладені в основу методичних підходів оцінки.

Методичною основою оцінки майна і майнових прав виступає комплекс методичних підходів, методів та оціночних процедур.

Методичні підходи представляють собою загальні способи визначення вартості майна, що базуються на принципах оцінки, та підрозділяються на: витратний підхід, дохідний підхід, порівняльний підхід.

Витратний підхід (Cost approach)

Витратний підхід ґрунтується на врахуванні принципів корисності і заміщення. У витратному підході вартість дорівнює вартості створення аналогічного за параметрами судна за вирахуванням накопиченого зносу.

Процедура оцінки включає наступні послідовні кроки:

- розрахунок витрат на створення нового аналогічного об'єкту, отримання відновлювальної вартості об'єкта;
- визначення величини накопиченого зносу;
- зменшення відновлювальної вартості на суму зносу для отримання залишкової вартості об'єкта;

Оцінка вартості відновлення (заміщення). Вартість будівництва нового судна можна оцінити двома способами: за вартістю відновлення або за вартістю заміщення.

Вартість відновлення визначається як вартість створення точної копії оцінюваного судна з використанням тих же матеріалів і специфікацій, але за поточними цінами.

Повна відновна вартість - відновлювальна вартість об'єкта оцінки з урахуванням прибутку підприємця.

Вартість заміщення визначається як вартість будівництва сучасного судна еквівалентної корисності з використанням поточних стандартів, матеріалів, дизайну та поточних цін.

Повна вартість заміщення - вартість заміщення об'єкта оцінки з урахуванням прибутку підприємця.

Оцінка зносу. Знос - це втрата вартості через погіршення фізичного стану об'єкта та(або) морального старіння. *Накопичений знос* визначається як різниця між поточною вартістю відновлення (заміщення) і реальною ринковою вартістю об'єкта на дату оцінки. Залежно від причин, що викликають втрату вартості, знос підрозділяється на три типи: фізичний, функціональний і знос зовнішнього впливу (економічне знецінення).

Фізичний знос обумовлений частковою або повною втратою працездатного стану суден внаслідок їх експлуатації чи тривалого відстою. Процес фізичного зносу триває протягом всього терміну служби судна.

На характер і швидкість (інтенсивність) зносу впливають такі обставини:

- умови, в яких експлуатується судно;
- якість суднобудівних робіт, технологія, конструктивне оформлення вузлів, а також якість і кондиційність матеріалів, з яких судно було побудовано;
- своєчасне виробництво ремонтів, якість і обсяг цих ремонтів;
- ретельність догляду за судном з боку екіпажу, обумовлюється його кваліфікацією і ставленням до своїх обов'язків.

Прийнято розділяти прямі і непрямі методи визначення фізичного зносу. При цьому в практиці прямі методи визначення фізичного зносу застосовуються вкрай

рідко. Непрямі методи визначення фізичного зносу засновані на огляді об'єкта та вивченні умов експлуатації, даних про ремонти і грошових вкладеннях для підтримання його в робочому стані. Класифікація методів наведена нижче:

- а) експертні:
 - метод ефективного віку (метод строку служби);
 - метод експертизи стану;
- б) економіко-статистичні:
 - метод зниження прибутковості;
 - метод стадії ремонтного циклу;
- в) експериментально-аналітичні:
 - метод зниження споживчих якостей;
 - метод поелементного розрахунку;
 - прямий метод.

Згідно з рекомендаціями пропонується два варіанти визначення фізичного зносу:

- по терміну служби судна в цілому - без урахування впливу залишкових термінів служби конструктивних елементів судна;
- за величиною залишкового терміну служби кожного конструктивного елемента судна.

В даному звіті використаний один з способів, визначення фізичного зносу, що застосовується в практиці оцінки, залежно від стану об'єкту експертним методом:

Табл. 11.1.

Технічний стан (згідно термінології Регістру)	Фізичний знос судна, %	Можливі варіанти висновків в залежності від подальшої експлуатації судна
«Придатне»	0-65	1. Судно не потребує проведення ремонту. 2. Судно потребує ремонту в обсязі навігаційного. 3. Судно потребує проведення ремонту в обсязі середнього. 4. Судно потребує проведення ремонту в обсязі капітального або в обсязі середнього (або навігаційного) за умови: відновлення класу Регістру з обмеженнями по району плавання відповідного класу (наприклад, судну класу «О» вводяться обмеження по району плавання, погодних умов і видалення від місць сховища); «зниження» класу Регістру (наприклад, судно класу –«О» присвоюється клас «Р» Річного Регістру).
«Обмежено придатне»	65-80	1. Судно потребує ремонту в обсязі навігаційного. 2. Судно потребує проведення ремонту в обсязі середнього. 3. Судно потребує проведення ремонту в обсязі капітального або в обсязі середнього (або навігаційного) за умови: відновлення класу Регістру з обмеженнями по району плавання відповідного класу; «зниження» класу Регістру.
«Не придатне»	Більш 80	1. Судно потребує ремонту обсязі капітального. 2. Судно потребує проведення ремонту в обсязі капітального або в обсязі середнього за умови: відновлення класу Регістру з обмеженнями по району плавання відповідного класу; «зниження» класу Регістру. 3. Судно не підлягає відновленню (проведення ремонту недоцільно). При цьому слід враховувати, що вартість відновлення зносу вище власної вартості судна на величину вартості допоміжних і супутніх робіт, які становлять приблизно 25% від основних

Функціональний знос - це втрата вартості, викликана появою нових технологій.

Функціональний знос характеризує зниження вартості устаткування в порівнянні з більш досконалим, аналогічним по призначенню устаткуванням, викликане більше низькими споживчими якостями, оцінюваного устаткування. Він є слідством впливу на вартість устаткування досягнень науково-технічного прогресу в області конструкцій,

матеріалів, технологій, дизайну; зменшення функціональних можливостей оцінюваного устаткування в порівнянні з новими аналогами; з невідповідністю новим вимогам і обмеженням.

Зовнішній (економічний) знос - це знецінення майна, викликане зовнішніми факторами. Серед них політичні, економічні, екологічні, технологічні зміни, що відбуваються у світі і нашій країні, тобто даний вид зносу, характеризує збиток, нанесений вартості об'єкта зовнішніми стосовно нього факторами.

Економічне старіння - це функція зовнішнього зносу, на яку не в змозі впливати власник основних коштів, що впливає на підприємство й галузь у цілому, а не на кожний актив окремо або їхню групу.

Звичайно при розрахунку величини економічного старіння використовують принцип заміщення, тобто враховується корисність об'єкта. Відповідно до принципу заміщення розважливий інвестор не стане вкладати гроші в непродуктивні потужності, без можливості витягти з них певну вигоду. Тобто, якщо корисність одного об'єкта у зв'язку з його недовикористанням, що виникло по незалежним від власника причинам, менше, ніж в об'єкта, що працює з повною продуктивністю, тоді і вартість його зменшується.

Тоді, величину коефіцієнта економічного зносу можливо визначити через недовикористання:

$$K_{ек} = \left(\frac{P}{p}\right)^n$$

де:

n - фактор «економії на розмірі» або коефіцієнт «гальмування ціни».

P – реальна продуктивність;

p – розрахункова продуктивність.

В силу нелінійного характеру цієї залежності, помилка при виборі величини коефіцієнта n нівелюється в кінцевому результаті, що дозволяє оцінювачеві не дуже строго підходити до визначенню величини n.

Порівняльний підхід (Direct sales comparision approach)

Порівняльний підхід ґрунтується на врахуванні принципів заміщення та попиту і пропонування. Порівняльний підхід передбачає аналіз цін продажу та пропонування подібного майна з відповідним коригуванням відмінностей між об'єктами порівняння та об'єктом оцінки.

Для визначення ринкової вартості об'єкта оцінки у матеріальній формі із застосуванням порівняльного підходу інформація про подібне майно повинна відповідати таким критеріям:

- умови угод купівлі-продажу або умови пропонування щодо укладення таких угод не відрізняються від умов, які відповідають вимогам, що висувуються для визначення ринкової вартості;
- продаж подібного майна відбувся з дотриманням типових умов оплати;
- умови на ринку подібного майна, що визначали формування цін продажу або пропонування, на дату оцінки істотно не змінилися або зміни, які відбулися, можуть бути враховані.

Основні етапи процедури оцінки при даному підході:

1. Дослідження ринку з метою збору інформації про операції, які здійснені, котируваннях, пропозиціях про продаж об'єктів, аналогічних об'єкту оцінки;
2. Відбір інформації з метою підвищення її достовірності і одержання підтвердження того, що здійснені операції відбулися у вільних ринкових умовах;
3. Підбір одиниці виміру та проведення порівняльного аналізу для кожної вибраної одиниці виміру;
4. Порівняння об'єкту оцінки та вибраних для порівняння об'єктів, проданих або тих, що продаються на ринку по окремим елементам, корегування ціни об'єкту, який оцінюється;
5. Встановлення вартості об'єкту, який оцінюється, шляхом аналізу порівняльних характеристик та приведення їх до одного показника вартості або групі показників. В

умовах недостачі або низької інформації про ринок замість оцінки вартості об'єкту вихідні дані можуть бути наведені у вигляді групи показників.

Порівняльний підхід ґрунтується на обліку принципу заміщення і принципів, пов'язаних з ринковим середовищем. Він припускає, що суб'єкти ринку скоюють операції купівлі-продажу аналогічно, тобто ґрунтуються на інформації про аналогічні операції, застосовуючи її до оцінюваного об'єкту. Проте, оскільки абсолютних об'єктів порівняння знайти практично неможливо, в рамках цього підходу використовується механізм поправок.

Порівняльний підхід передбачає аналіз цін пропозиції або продажу об'єктів, які аналогічні оцінюваному, і подальше коректування цих цін з метою врахувати відмінності між об'єктами порівняння і об'єктом оцінки. У загальному випадку вартість об'єкту, визначувана відповідно до даного підходу може бути визначена таким чином:

$$\text{Спорівн.} = Z_{\text{аналог}} \pm П.$$

де:

Спорівн. - вартість об'єкту, визначена на основі порівняльного підходу;

$Z_{\text{аналог}}$ - вартість об'єктів порівняння;

П - величина поправок.

Використання порівняльного підходу дозволяє визначити, в першу чергу, ринкову вартість і ліквідаційну вартість. Як достоїнства порівняльного підходу можна виділити:

- визначення ціни об'єкту на основі фактичної ціни купівлі-продажу аналогічних об'єктів в аналогічних умовах придбання з використанням коректувань, що забезпечують зіставність аналога з оцінюваним об'єктом;
- віддзеркалення фактично досягнутих результатів експлуатації об'єкту;
- реальне віддзеркалення попиту на даний об'єкт інвестування.

Разом з тим, порівняльний підхід має ряд недоліків:

- ігнорування перспектив розвитку об'єкту в майбутньому;
- потреба збору повної і достовірної інформації по великій кількості об'єктів порівняння, що є достатньо трудомістким процесом;
- необхідність виконання складних коректувань в процесі нівеляції відмінностей оцінюваного об'єкту і аналога для визначення підсумкової величини вартості.

Дохідний підхід (Income approach)

Дохідний підхід базується на врахуванні принципів найбільш ефективного використання та очікування, відповідно до яких вартість об'єкта оцінки визначається як поточна вартість очікуваних доходів від найбільш ефективного використання об'єкта оцінки, включаючи дохід від його можливого перепродажу.

За допомогою дохідного підходу визначається ринкова вартість та інвестиційна вартість, а також інші види вартості, які ґрунтуються на принципі корисності, зокрема ліквідаційна вартість, вартість ліквідації тощо.

Основними методами дохідного підходу є пряма капіталізація доходу та непряма капіталізація доходу (дисконтування грошового потоку).

Вибір методів оцінки при цьому залежить від наявності інформації щодо очікуваних (прогнозованих) доходів від використання об'єкта оцінки, стабільності їх отримання, мети оцінки, а також виду вартості, що підлягає визначенню.

- метод прямої капіталізації доходу застосовується у разі, коли прогнозується постійний за величиною та рівний у проміжках періоду прогнозування чистий операційний дохід, отримання якого не обмежується у часі. Капіталізація чистого операційного доходу здійснюється шляхом ділення його на ставку капіталізації.

- метод непрямої капіталізації доходу (дисконтування грошових потоків) застосовується у разі, коли прогнозовані грошові потоки від використання об'єкта оцінки є неоднаковими за величиною, непостійними протягом визначеного періоду прогнозування або якщо отримання їх обмежується у часі. Прогнозовані грошові потоки, у тому числі вартість реверсії підлягають дисконтуванню із застосуванням ставки дисконту для отримання їх поточної вартості.

Основні етапи оцінки при даному підході:

1. Оцінка валового потенціального прибутку на основі аналізу поточних ставок і тарифів на ринку оренди для схожих об'єктів. Такий показник називається оптимальною (есопотіс) або ринковою ставкою;
2. Оцінка витрат від неповної загрузки (здачі в оренду) та неоплачених орендних платежів проводиться на основі аналізу ринку, характеру його динаміки стосовно до нерухомості, яка оцінюється. Розрахована таким чином величина віднімається від валового прибутку, а підсумковий показник є ефективним валовим прибутком;
3. Розрахунок витрат по експлуатації об'єкту, який оцінюється, ґрунтується на аналізі фактичних витрат по її утриманню або типових витрат на даному ринку. Розрахункова величина віднімається від ефективного валового прибутку. В статті витрат включаються тільки відрахування, які відносяться безпосередньо до експлуатації власності, і не включаються іпотечні платежі, відсотки та амортизаційні відрахування;
4. Одержаний таким чином чистий прибуток далі перераховується в поточну вартість об'єкту.

Метод аналізу дисконтованих потоків дає найкращу можливість врахувати тенденції зміни доходів і витрат у прогнозований період володіння об'єктами.

До недоліків дохідного підходу можна віднести можливість неточного визначення ставки дисконтування і грошових потоків, пов'язаних з функціонуванням об'єктів, яка пов'язана зі складністю прогнозування в змінній ситуації.

МЕТОДОЛОГІЯ ОЦІНКИ ТОВАРІВ В ОБІГУ

ВИТРАТНИЙ ПІДХІД

Витратний підхід - сукупність методів оцінки вартості об'єкту оцінки, заснованих на визначенні витрат, необхідних для відновлення або заміщення об'єкту оцінки, з урахуванням його зносу. Витратний підхід реалізує принцип заміщення, що виражається в тому, що покупець не заплатить за готовий об'єкт більше, ніж за створюваний об'єкт тієї ж корисності. При здійсненні витратного підходу використовуються наступні методи оцінки - порівняльний вартості одиниці; вартості укрупнених елементів; кількісного аналізу.

Види вартості, що аналізуються витратним підходом:

- Вартість заміщення майна - вартість аналога об'єкту оцінки в цінах на дату оцінки. У вартості заміщення враховується знос об'єкту оцінки, в її склад входить прибуток підприємця. Як правило, вартість заміщення використовується в оцінці, якщо вона менше вартості відтворення.
- Відновна вартість майна - вартість відтворення копії майна в цінах на дату оцінки, або повна вартість відтворення (reproduction cost new) - виражена в поточних цінах вартість предмету, ідентичного старому предмету.
- Вартість відтворення враховує знос об'єкту оцінки. У неї додатково включаються витрати на передпродажну підготовку і прибуток зовнішнього інвестора.
- Вартість утилізації об'єкту оцінки - вартість об'єкту оцінки, рівна ринковій вартості матеріалів, які він включає, з урахуванням витрат на утилізацію об'єкту оцінки.
- Визначення витрат на відновлення на базі розрахунку витрат на відтворення є пріоритетним, оскільки дасть найбільш точні результати, але за умови, що даний підхід є найпрактичніше і економічно доцільним для оцінювача.

ПОРІВНЯЛЬНИЙ ПІДХІД

Порівняльний аналіз продажів - спосіб оцінки майна шляхом аналізу продажів об'єктів порівняння і проведення відповідних коректувань, що враховують розходження між ними. Порівняльний підхід може бути застосований при аналізі ринкової вартості.

Застосовуючи порівняльний підхід, найбільше доцільно засновувати свої судження на продажах ідентичних товарів, які оберталися на ринку. Однак на практиці оцінювачу доводиться здебільшого працювати з інформацією із продажів аналогічних об'єктів, надалі коректуючи ціну на виявлені розходження. Порівняльний підхід полягає у визначенні вартості об'єкта за ціною інформацією про аналогічні об'єкти й реалізуються в методах порівняння (прямого й аналогового) і статистичного моделювання ціни.

У разі, коли ціни на товари (роботи, послуги) підлягають державній регуляції згідно із законодавством, звичайною вважається ціна, встановлена згідно з принципами

такої регуляції. Це правило не розповсюджується на встановлення мінімальної ціни продажу - в цьому випадку звичайною є справедлива ринкова ціна.

У разі, коли на відповідному ринку товарів (робіт, послуг) не здійснюються операції з ідентичними (у разі їх відсутності - однорідними) товарами (роботами, послугами), або якщо неможливо визначити їх ціну через відсутність або недоступність відповідної інформації, звичайною ціною вважається ціна договору.

Метод порівняння складається в підборі для оцінюваного об'єкта одного або декількох аналогів, для яких відомі ціни з каталогів (прайс-листів) або за підсумками комерційних справ. Ціна аналога коректується на розходження в головних параметрах і наявність додаткових устроїв за допомогою коефіцієнтів і поправок:

- Поправка на базисні умови поставки. Частка транспортних, страхових видатків, видатків по митному очищенню товару в структурі цін, що обслуговують зовнішньоекономічний оборот, визначається базисом поставки за правилами «Инкомтермс 2000».

- Поправка на комісійну винагороду посередника. Якщо аналог продається фірмою, що поставляє товари в країну, куди експорт законодавчо передбачений тільки через місцевих посередників, то ціну потрібно скорегувати на величину комісійної винагороди. Діапазон комісійної винагороди залежно від обсягу поставок може становити від 1 до 10 %. Відповідно, розмір поправки на комісію посередника 0,9 - 0,99.

- Поправка на умови фінансування.

- Поправка на інфляцію. Якщо поставка по аналогу проводилася на більш ранній період, необхідно внести поправку на поточну інфляцію. Цю поправку можна визначити як відношення індексу цін на дату поставки за майбутнім контрактом до індексу цін на дату поставки аналогічного товару, або по співвіднесенню курсу відповідних валют.

- Поправка на кількість. Найпоширенішої із всіх кількісних знижок, які продавець надає покупцеві, є знижка за обсяг замовлення. Питомі витрати поставки товару істотно знижуються при великому обсязі замовлення. Розмір знижки по серійній промисловій продукції може становити 5-15% контрактної ціни. Якщо партія аналога менше по обсягу, поправка на кількість може сягати 0,70-0,95. Якщо партія більше, розміри поправки на кількість складуть 1,05-1,3. Джерелами інформації про поправки на кількість служать прейскуранти, укладені контракти, пропозиції фірм, що публікуються.

- Поправка на уторовування (торг). Якщо вартість аналога представлена цінами пропозицій або, тим більше, цінами прейскурантів, то вона коректується на величину закладеної в неї фірмою-постачальником знижки на можливий торг. Розмір знижки на торг залежить від обраної сторонами тактики переговорів, досвіду роботи з фірмами. Так, якщо з фірмою-контрагентом укладалися угоди за останні кілька років, то береться максимальна з отриманих за ці роки знижок. Навпроти, якщо досвіду роботи з контрагентом у фірми відсутні, то по серійній промисловій продукції береться знижка в розмірі 10-15%. Можливий розмір знижок на торг по серійній промисловій продукції становить 3-50% первісної ціни. Вартість аналога береться на основі пропозиції фірми. Якщо фірма не представляє фактичних даних по розміру знижок на торг, то при розрахунку поправки на торг вибирається найбільш часто вживана в комерційній практиці по серійній промисловій продукції знижка.

- Поправки на комплектацію означають приведення ціни однорідного товару у відповідність із різницею в комплектації порівнюваних зразків.

- Поправка на техніко-економічні параметри. Внесення поправки на техніко-економічні параметри є завершальним етапом процедури визначення ціни. Вартість технічно складного товару часто пов'язана зі значенням тільки одного-двох основних параметрів.

Метод статистичного моделювання ціни припускає розробку математичної моделі розрахункової ціни. Він реалізується двома способами: шляхом розрахунку по питомих цінових показниках і за допомогою кореляційних моделей.

Розрахунок за допомогою кореляційних моделей передбачає встановлення залежності між розрахунковою ціною й основними споживчими властивостями об'єкта на підставі аналізу даних про фактичні ціни продажу об'єктів певної товарної групи. Кількісне вираження деяких споживчих властивостей (естетичні, дизайн, наявність фірмового знаку, ергономіка й ін.) здійснюється за допомогою експертних бальних оцінок.

Розрахунок за допомогою кореляційних моделей передбачає встановлення залежності між розрахунковою ціною й основними споживчими властивостями об'єкта на підставі аналізу даних про фактичні ціни продажу об'єктів певної товарної групи.

ДОХІДНИЙ ПІДХІД

Дохідний підхід при оцінці товарів в обігу практично не використовується. Цей метод використовується з метою визначення оцінки ефективності придбання або використання товарів, або в складі ЦМК.

УЗГОДЖЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ОЦІНКИ

В залежності від конкретної ситуації, результати застосування кожного з методичних підходів можуть у більшому чи меншому ступені відрізнятися один від одного.

Узгодження результатів оцінки, отриманих із застосуванням підходів, здійснюється з урахуванням мети і принципів оцінки, обсягів та рівня достовірності вихідних даних та іншої інформації, яка використовувалася під час проведення роботи.

Для визначення величини вартості можуть використовуватися формальні математичні процедури (наприклад, метод вагових коефіцієнтів), а також експертні міркування, щодо слабких і сильних сторін кожного підходу і їх впливу на кінцевий результат.

12. ВИБІР МЕТОДОЛОГІЇ ОЦІНКИ

Визначення ринкової вартості майна відбувається із застосуванням 3-х основних підходів: витратний, дохідний, порівняльний.

Витратний підхід. Витратний підхід застосовується для оцінки спеціалізованого майна, або майна, ринок продажу якого є нерозвиненим.

До спеціалізованого відносять майно, що, як правило, не буває самостійним об'єктом продажу на ринку і має найбільшу корисність та цінність у складі цілісного майнового комплексу.

Визначення ринкової вартості майна із застосуванням витратного підходу передбачає розгляд таких варіантів заміщення (відтворення) об'єкта оцінки, які є технічно (фізично) можливими та (або) економічно доцільними.

Дохідний підхід. Відповідно до Національного стандарту № 1 в разі застосування дохідного підходу валовий дохід, що очікується отримати від найбільш ефективного використання об'єкта оцінки, може розраховуватися виходячи з припущення про надання об'єкта оцінки в оренду або інформації про інше використання подібного майна. На підставі цього припущення прогнозування валового доходу здійснюється з урахуванням необхідної інформації щодо ринку подібного майна.

Порівняльний підхід. Відповідно до Національного стандарту № 1 інформація про продаж та пропонування подібного майна повинна відповідати критеріям:

- Методи проведення оцінки, що застосовуються під час визначення ринкової вартості об'єкта оцінки в разі використання порівняльного підходу, повинні ґрунтуватися на результатах аналізу цін продажу (пропонування) на подібне майно.

- Визначення ринкової вартості об'єкта оцінки за допомогою порівняльного підходу ґрунтується на інформації про ціни продажу (пропонування) подібного майна, достовірність якої не викликає сумнівів в оцінювача. У разі відсутності або недостатності зазначеної інформації у звіті про оцінку майна зазначається, якою мірою це вплинуло на достовірність висновку про ринкову вартість об'єкта оцінки.

Зважаючи на специфіку об'єкту оцінки, визначене найбільш ефективне використання, для розрахунку вартості об'єкту оцінки вважаємо за доцільне використовувати комбінований витратно-дохідний підхід, заснований на показниках ринку вторинної сировини.

13. РОЗРАХУНОК ВАРТОСТІ МАЙНА ВИТРАТНО-ДОХІДНИМ ПІДХОДОМ

Зважаючи на технічний стан об'єкту оцінки, необхідність значних капіталовкладень з метою проведення капітального ремонту об'єкту оцінки, відсутність технічної документації та прострочення реєстрової документації, оцінювач пропонує розглянути вартість судна з точки зору доходів, які може отримати власник при його розбиранні та реалізації на вторинному ринку складових та ринку вторинної сировини.

Алгоритм розрахунку наступний:

- визначення складових, можливих для подальшого продажу на вторинному ринку;
- визначення видів та обсягів матеріалів (вторинної сировини), можливих для подальшого продажу на вторинному ринку;
- визначення опосередкованої ринкової вартості продажу складових та вторинних матеріалів;
- визначення витрат на передпродажну підготовку складових та матеріалів;
- визначення доходу від продажу складових та вторинних матеріалів.

Ліквідація – фізичний процес оброблення суднових корпусів, з перетворенням їх в "товар" - габаритного розміру шматки вторинного брухту чорних, кольорових металів і їх сплавів. Якісна характеристика цього товару повинна відповідати ДСТУ, виключаючи засміченість брухту іншими металами, гумою, фарбою і т.п. Тому приймання брухту ведеться за вагою "нетто" (на ціну приймання, крім засміченості, впливає обсяг партії). Під ці "товарні" вимоги налаштовується технологія переробних підприємств, в рамках якої є "розрізні" втрати, технологічні (випал дротяної міді з кабелів веде до втрат до 50% ваги) і втрати на "невилученість" кольорових металів.

13.1. Визначення складових, можливих для подальшого продажу на вторинному ринку

Відповідно інформації, наданої Балансоутримувачем, технічний стан об'єкту оцінки в розрізі його складових має показник «не придатні до подальшої експлуатації». Спираючись на результати аналізу наданої документації та візуального огляду, можна стверджувати, що об'єкт оцінки не має складових, придатних для подальшої експлуатації або продажу на ринку вживаних складових.

13.2. Визначення обсягу матеріалів, можливих для подальшого продажу

Оскільки основними складовими корпусу та складників судна є переважно різні види металів, завданням оцінювача є визначення видового та кількісного обсягу цього виду вторинної сировини. Обсяг металевих матеріалів розраховується за формулою:

$$Втб = КВс - Вкм - Внм - Вс - Ве - ТВр - Взтб \quad (13.1)$$

Де:

- Втб - вага товарного брухту (по видах);
- КВс - конструкційна вага судна;
- Внм – вага неметалевих складових судна (неметалеві конструкції, баласт, дерев'яні, скляні складові тощо);
- Вс – вага складових, які можливі для подальшого застосування або продажу на ринку вживаних складових;
- Вкм – вага складових, що виготовлені з кольорових металів;
- Ве - втрати (ваги металів) за період експлуатації судна;
- ТВр - технологічні втрати (ваги металів) в процесі оброблення (розбирання) суднових корпусів;
- Взтб - втрати (ваги металів) на засміченість товарного брухту.

Згідно документу «Отчет по определению веса металлических изделий и судовых конструкций НИС «Экоконтроль» Пр. 1459» № 1459СУ12-900-001, складеного ДП «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» від 29.08.2021 р. (наводиться в Додатках до Звіту), встановлено:

1. До складу неметалевих складових судна входять різновидні типи ізоляції (пінопласт, азбестовий картон), покрівельні матеріали типу мастики та лінолеуму, складові з дерева або його похідні матеріали. Загальна вага неметалевих складових складає 4 618,3 кг. Вторинна сировина, яка може бути реалізована на ринку, представлена лише відходами деревини в кількості 3,677 м³. Інші неметалеві складові відносяться до групи «сміття».

2. Вага металевих виробів та судових конструкцій розрахована як різниця між сухою вагою судна та вагою судових неметалевих матеріалів та виробів. Суха вага судна – вага судна порожнім мінус вага судового устаткування, ЗІПа, рідини в системах. Складає 73,2 т.

Слід зазначити, що вагові показники кольорових металів в складі головних двигунів 3Д12 та Допоміжного дизель-генератора 4Ч8,5/11 фактично відсутні.

Враховуючи результати огляду та наявну інформацію, оцінювач для подальших розрахунків приймає вид металевих складових – конструкційна сталь, чорний металобрухт. Оцінювач припускає наявність інших видів або обсягів металів в складі судна, що не вказані вище, але встановлення більш точного виду та обсягів матеріалів при утилізації судна можливе лише під час фактичного його розбирання.

Такий показник, як Втрати за період експлуатації судна (Ве) характеризує розмір корозійного зносу у вигляді зменшення товщини металу корпусу судна. Розрахунок даного показника здійснюється за формулою:

$$Be = Z \times T_f : K_t \times 100\% \quad (13.2)$$

Де:

Z – показник зносу корпусу за рік, мм;

T_ф – фактичний вік судна, роки;

K_т – товщина корпусу судна, мм.

Визначення показників ваги вторинних матеріалів

Табл. 13.1

№	Найменування	Познач.	Од. вим.	Джерело інформації	Показник
1	Конструкційна (суха) вага судна	КВс	кг	«Отчет по определению веса металлических изделий и судовых конструкций НИС «Экоконтроль» Пр. 1459» № 1459СУ12-900-001	73 200
2	Вага неметалевих складових судна	Внм	кг	«Отчет по определению веса металлических изделий и судовых конструкций НИС «Экоконтроль» Пр. 1459» № 1459СУ12-900-001	4 618,3
3	Вага складових, які можливі для подальшого застосування чи продажу	Вс	кг	Акт технічного стану, Акт про списання	0
4	Вага складових, що виготовлені з кольорових металів	Вкм			0
5	Втрати за період експлуатації судна	Ве	%	Формула № 13.2: 0,03 мм x 41 р. : 6 мм x 100%	20,5
6	Технологічні втрати в процесі оброблення (розбирання) судових корпусів	ТВр	%	За даними переробних підприємств	3
7	Втрати на засміченість товарного брухту	Взтб	%	За даними переробних підприємств, ДСТУ	3

Визначення ваги вторинних металевих матеріалів (сталевих брухту)

Табл. 13.2

№	Найменування	Познач.	Од. вим.	Показник	Формула розрахунку	Вага, кг
1	2	3	4	5	6	7
1	Конструкційна вага судна	КВс	кг	73 200,0	Табл. 13.1	73 200,0
2	Вага неметалевих складових	Внм	кг	4 618,3	Табл. 13.1	4 618,3

3	Вага складових, які можливі для подальшого застосування чи продажу	Вс	кг		Табл. 13.1	0,00
4	Вага складових, що виготовлені з кольорових металів	Вкм	кг	0	Табл. 13.1	0,00
5	Втрати за період експлуатації судна	Ве	%	20,5	(стр.1 ст.7 – стр.2 ст.7 – стр.3 ст.7 – стр.4 ст.7) x стр.5 ст.5	14 059,2
6	Технологічні втрати в процесі оброблення (розбирання) корпусів	ТВр	%	3	(стр.1 ст.7 – стр.2 ст.7 – стр.3 ст.7 – стр.4 ст.7 – стр.5 ст.7) x стр.6 ст.5	1 635,7
7	Втрати на засміченість товарного брухту	Взтб	%	3	(стр.1 ст.7 – стр.2 ст.7 – стр.3 ст.7 – стр.4 ст.7 – стр.5 ст.7) x стр.7 ст.5	1 635,7
8	Розрахункова вага сталевих брухту, кг				стр. 1 ст.7 – стр. 2 ст.7 – стр. 3 ст.7 – стр. 4 ст.7 – стр. 5 ст.7 – стр. 6 ст.7 – стр. 7 ст.7	51 251,1

Визначення ймовірної кількості вторинних матеріалів по видах

Табл. 13.3

Од. вим.	Брухт сталевий	Відходи деревини
кг	51 251,10	
м³		3,677

13.3. Визначення опосередкованої ринкової вартості продажу вторинної сировини**13.3.1. Визначення опосередкованої вартості продажу відходів деревини**

Інформація, яка надається закупівельними організаціями, характеризує вартість закупівлі брухту за вагою «нетто», на умовах доставки та підготовки брухту продавцем. Ціна закупівлі брухту на умовах самовивозу покупцем є менш поширеною на ринку, оскільки кожного разу закупівельні організації домовляються з продавцями в індивідуальному порядку, враховуючи вид, якість, кількість брухту, географічне віддалення продавця та систематичність подібних угод.

Розрахунок опосередкованої вартості закупівлі 1 тн відходів деревини

Табл. 13.4

Джерело інформації	Вартість, грн. / кг
https://odessa.flagma.ua/uk/othody-drevesiny-o4388595.html	110,00
https://odessa.flagma.ua/uk/shchepa-derevoobrabatuyushchie-othody-o12145154.html	300,00
https://bovarka.flagma.ua/uk/shchepa-palivna-shchepa-tehnologichna-shchepa-toplivnava-o10070581.html	200,00
https://bigl.ua/p1222159548-verstatni-obrizki?click_track_data=eJwljt0KgiAYON_luzZwUzO9TNP-SSEilSaac1rqzKn0Q--e0eU55-a8oW5k0rGW5Am4CGOMLMcyJxowWtY0F9U_OJahjwerZNCwDi5cc_lGABq288WtA7floV2nCo_1OMK73nuAln8RxZSfezd9M7ceCKP06lJj38_U1MpY0VThbhWVN7_mHvzAJEVRPi5HwhXNn2y7Td0G4ht9ly4VsnsOIAveEDISwef58AZUsO7M.1t0eNjiOeO2fryd66jMRdrXA1Nc#all	200,00
https://odessa.flagma.ua/uk/tolstv-3-4smdrova-othod-piloramy-obzol-o5091250.html	350,00
Сср, грн. / кг	232,00
Сср, грн. / кг без ПДВ	193,33

13.3.2. Визначення опосередкованої вартості продажу металобрухту

Слід зазначити, що в даному Звіті розглядається вартість об'єкту оцінки на умовах поставки Інкотермс - EXW "Франко завод" (продавець вважається виконавшим свої обов'язки по постачанню, коли він надасть товар у розпорядження покупця на своєму підприємстві чи в іншому названому місці (наприклад: на заводі, фабриці, складі тощо). Продавець не відповідає за навантаження товару на транспортний засіб. Даний термін покладає мінімальні обов'язки на продавця, і покупець повинен нести всі витрати і ризики у зв'язку з перевезенням товару від підприємства продавця до місця призначення.

Аналізуючи вартісні показники закупівель різних видів металів, оцінювач дійшов висновку, що діапазон закупівельних цін для різних регіонів України має практично однакові характеристики опосередкованої вартості. Зважаючи на тотожність діапазонів

закупівельних цін по всій території України, оцінювач вважає доцільним прийняти об'єкти порівняння без територіального розмежування закупівельних організацій.

Рівень цін на брухт, що утворюється при утилізації об'єкту оцінки, встановлений за результатами маркетингових досліджень (дивись Додатки). Згідно результатів проведеного маркетингу встановлено, що ринок закупівлі вторинної сировини у вигляді чорних та кольорових видів металобрухту є досить розвиненим і фактично являє собою окремий вид бізнесу.

Дана діяльність обмежується вимогами до наявності спеціальної ліцензії, не оподатковується ПДВ.

Інформація, яка надається закупівельними організаціями, характеризує вартість закупівлі брухту за вагою «нетто», на умовах доставки та підготовки брухту продавцем. Ціна закупівлі брухту на умовах самовивозу покупцем є менш поширеною на ринку, оскільки кожного разу закупівельні організації домовляються з продавцями в індивідуальному порядку, враховуючи вид, якість, кількість брухту, географічне віддалення продавця та систематичність подібних угод.

Розрахунок опосередкованої вартості закупівлі 1 тн металобрухту

Табл. 13.5

Найменування/ Джерело інформації	Вартість, грн./кг
Брухт сталевий	
https://metodes.com.ua	7,00
https://odessa.flagma.ua/uk/priyamaemo-metalobruht-o1600227.html	6,50
http://metall.od.ua/new/?gclid=EAIaIQobChMIw-C7wICi8gIV1oXVCh1szw4rEAAYASAAEgJRjvD_BwE	6,75
http://metall.od.ua/металлолом-в-одессе/	7,25
https://lom.od.ua/price	7,50
Сср, грн./кг без ПДВ	7,00

13.4. Визначення витрат на передпродажну підготовку складових та матеріалів

При визначенні вартості ліквідації необхідно врахувати витрати на передпродажну підготовку, а саме: послуги по залученню фірм, що виконують роботи по навантаженню, різанню брухту до норм стандарту, транспортування до приймальних пунктів, організаційні роботи. При цьому враховуються прямі і накладні витрати. До прямих витрат належать:

- витрати на порізку до норм ДСТУ, пакування, підготовку до завантаження;
- втрати брухту у процесі різання;
- засміченість брухту;
- транспортні та вантажні роботи;
- інші витрати (наприклад, розбраковування в процесі утилізації, тощо).

Такі показники як втрати брухту у процесі різання та засміченість брухту враховано в підрозділі 13.2 даного Звіту (показники ТВр та ВЗтб).

Інші витрати, що викликані підготовкою брухту до реалізації, враховано у Кошторисі вартості робіт з підготовки судна до ліквідації, складеному інженером технічного нагляду Локтевим М.І. (Кваліфікаційний сертифікат інженера технічного нагляду серія АТ № 004475 від 11.09.2015 р.; Сертифікат фахівця будівельної галузі № СІ-00240 від 24.04.2019 р.) станом на дату оцінки (Дивись Додатки).

За даними вказаного Кошторису, вартість витрат на передпродажну підготовку металевих матеріалів складає 1 139 грн. без ПДВ за тону або 1,139 грн. без ПДВ за кілограм брухту.

Витрати на передпродажну підготовку відходів деревини (демонтаж) приймаються на рівні показника 10% від закупівельної вартості, що складає 19,33 грн. за 1 м³.

13.5. Визначення доходу від продажу складових та вторинних матеріалів

Враховуючи вищевикладені міркування щодо ймовірної залишкової ваги матеріалів по видах, їх опосередкованої вартості на ринку купівлі-продажу та витрати продавця на передпродажну підготовку, розраховано вартість ліквідації об'єкту оцінки.

Визначення вартості ліквідації об'єкту оцінки

Табл. 13.6

Найменування	Показники металобрухту	Показники відходів деревини
Вага сталевих брухту, кг	51 251,10	
Об'єм відходів деревини, м ³		3,677
Вартість одиниці виміру сировини, грн. без ПДВ	7,00	193,33
Ймовірний дохід від ліквідації об'єкту, грн. без ПДВ	358 757,70	710,87
Вартість витрат на одиницю виміру, грн. без ПДВ	1,139	19,33
Вартість витрат на ліквідацію, грн. без ПДВ	58 375,00	71,08
Вартість об'єкту оцінки, грн. без ПДВ	300 382,70	639,79
Вартість об'єкту оцінки, грн. без ПДВ	301 022,49	

Таким чином, вартість ліквідації об'єкту оцінки склала:

301 022,49

(триста одна тисяча двадцять дві грн. 49 коп.) гривень без урахування ПДВ

14. УЗГОДЖЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ОЦІНКИ

В процесі проведення незалежної оцінки Об'єкту державної власності – Науково-дослідне судно «Екоконтроль», інвентарний № 101510007, 1980 р.в., для розрахунку вартості ліквідації був використаний витратно-дохідний підхід.

Порівняльний підхід - підхід, який враховує ситуацію на вторинному ринку водного транспорту, характеризує цінність водного транспорту в його поточному використанні. Враховуючи специфіку та стан об'єкту оцінки, визначене найбільш ефективне використання, порівняльний підхід в його класичному розумінні в даному Звіті не застосовувався.

Витратний підхід - підхід, який враховує ситуацію на первинному ринку водного транспорту. Підхід віддзеркалює рух попиту на подібне майно, враховуючи його специфіку, стан, вплив економічних та функціональних змін. Враховуючи специфіку та стан об'єкту оцінки, визначене найбільш ефективне використання, витратний підхід в його класичному розумінні в даному Звіті не застосовувався.

Дохідний підхід базується на врахуванні принципів найбільш ефективного використання та очікування, відповідно до яких вартість об'єкта оцінки визначається як поточна вартість очікуваних доходів від найбільш ефективного використання об'єкта оцінки, включаючи дохід від його можливого перепродажу. Враховуючи специфіку та стан об'єкту оцінки, визначене найбільш ефективне використання, дохідний підхід в його класичному розумінні в даному Звіті не застосовувався.

Враховуючи технічний стан об'єкту оцінки, визначене найбільш ефективне використання – ліквідація судна, в даному Звіті застосований витратно-дохідний підхід, який дозволяє розглядати цінність об'єкту оцінки при його ліквідації, розбиранні та вторинні матеріали.

Зважаючи на рівень достовірності інформації, з огляду на визначене найбільш ефективне та економічно доцільне використання об'єкту оцінки, оцінювач вважає доцільним прийняти результат, отриманий при застосуванні витратно-дохідного підходу.

Таким чином, вартість Об'єкту державної власності – Науково-дослідне судно «Екоконтроль», інвентарний № 101510007, 1980 р.в., на дату оцінки склала:

Найменування	Вага, кг Об'єм, м³	Ймовірний дохід від ліквідації об'єкту оцінки, грн.	Вартість витрат на ліквідацію, грн.	Вартість об'єкту оцінки, грн.
Брухт сталевий	51 251,10	358 757,70	58 375,00	300 382,70
Відходи деревини	3,677	710,87	71,08	639,79
Разом		359 468,57	58 446,08	301 022,49

301 022,49

(триста одна тисяча двадцять дві грн. 49 коп.) гривень без урахування ПДВ

Оцінювач

І.В. Демузенко

Директор

О.Г. Гічак

15. ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ ТА НОРМАТИВНО-ПРАВОВИХ АКТІВ

1. Закон України “Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні”, за № 2658-III від 12.07.2001 року зі змінами та доповненнями.
2. Закон України про металобрухт від 05.05.1999 р. № 619-XIV зі змінами та доповненнями.
3. Закон України “Про транспорт” від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР зі змінами та доповненнями.
4. Постанова “Про вдосконалення технічного, класифікаційного й судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті” № 814 від 08.06.1998 р.
5. Господарський кодекс України.
6. Податковий Кодекс України.
7. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 176/95-ВР зі змінами та доповненнями.
8. “Методика оцінки майна”, затверджена Постановою КМУ від 10.12.2003 року за № 1891 в редакції Постанови КМУ № 1033 від 25.11.2015 р.
9. Національний стандарт № 1 «Загальні принципи оцінки майна та майнових прав», затверджений Постановою КМУ № 1440 від 10.09.2003 року зі змінами та доповненнями.
10. Національний стандарт України ДСТУ 4121 – 2002.
11. ДСТУ 3674-97 Метали чорні вторинні. Терміни та визначення.
12. ДСТУ 3211-95 (ГОСТ 1639-93) - Брухт і відходи кольорових металів і сплавів. Загальні технічні умови.
13. Наказ Міністерства Економічного розвитку і торгівлі України № 183 від 31.10.2011 р. «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності із заготівлі, переробки, металургійної переробки металобрухту кольорових і чорних металів».
14. “Норми професійної діяльності оцінювача” в редакції від 18.08.1999 р.
15. Інструктивний Лист ФДМУ № 10-36-12633 “Щодо оформлення звіту про оцінку майна і висновку про вартість майна” від 09.10.2003 р.
16. Рябов А.А. «Отдельные вопросы оценочной деятельности в федеральном государственном учреждении «Российский Речной Регистр».
17. Ідентифікація суден та ймовірні випадки призначення такого дослідження. Горчаков Сергій
18. “Оцінка машин, обладнання та транспортних засобів”, Ковальов А. П. “Академія оцінки”, Москва, 1996 рік.
19. “Методи оцінки вартості машин і обладнання”, С. П. Сударкіна, Харків, ЦЕПП “Радар-2”, 2000 рік.
20. «Оценка рыночной стоимости машин и оборудования».- М.: Дело, 1998.
21. В.Н. Шалаев. Оборудование как объект оценки. – К.: УОО, 1999.
22. И.И. Гохберг. Практика оценки. Некоторые аспекты оценки оборудования.- К., 2008.
23. Ковальов А.П. Оценка стоимости машин, оборудования и транспортных средств. Москва. 2003.
24. Постанова Ради Міністрів СРСР «О единых нормах амортизационных отчислений на полное восстановление основных фондов народного хозяйства СССР» № 1072 від 22.10.1990 р.
25. Практические аспекты оценки рыночной стоимости судов. Абрамов О. Н., Пошолок В. Н., Грабовая Т. В.
26. Журнал УТО «Вестник оценки» № 1, 2003 р.
27. Правила класифікації та побудови суден., Київ, 2014, Регістр судноплавства України.
28. Мережа Інтернет.

16. ДОДАТКИ

1. Роздруківка фотографій об'єкту оцінки.
2. Протокол № 1 НДС «Екоконтроль» Засідання постійно діючої комісії по списанню матеріальних цінностей з балансу Науково-дослідної установи «Український науковий центр екології моря» від 19.08.2020 р.;
3. Акт інвентаризації об'єктів державної власності, що пропонуються до списання, від 19.08.2020 р. р.;
4. Відомість про об'єкти державної власності, що пропонуються до списання, від 19.08.2020 р. р.;
5. Техніко-економічне обґрунтування списання НДС «Екоконтроль»;
6. Технічна характеристика агрегатів та деталей судна НДС «Екоконтроль»;
7. Акт технічного стану НДС «Екоконтроль» від 19.08.2020 р.;
8. Акт про списання НДС «Екоконтроль» від 19.08.2020 р.;
9. Класифікаційне свідоцтво № 105-1-0536-11 від 22.06.2011 р.;
10. «Отчет по определению веса металлических изделий и судовых конструкций НИС «Екоконтроль» Пр. 1459» № 1459СУ12-900-001, складений ДП «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» від 29.08.2021 р.
11. Кошторис вартості робіт з підготовки судна до ліквідації, складений інженером технічного нагляду Локтевим М.І. (Кваліфікаційний сертифікат інженера технічного нагляду серія АТ № 004475 від 11.09.2015 р.; Сертифікат фахівця будівельної галузі № СІ-00240 від 24.04.2019 р.) станом на дату оцінки;
12. Роздруківка оголошень про прийом-продаж металобрухту, відходів деревини;
13. Сертифікат суб'єкта оціночної діяльності;
14. Кваліфікаційне свідоцтво, Свідоцтво про реєстрацію в ДРО оцінювача, що виконував оцінку.