



СТАНДАРТ

РОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА ОЦЕНЩИКОВ

**ОЦЕНКА СУДОВ И ПЛАВУЧИХ ТЕХНИЧЕСКИХ
СРЕДСТВ ОСВОЕНИЯ ОКЕАНА, ШЕЛЬФА И
ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ
И ВОДОЕМОВ**

СТО РОО 21-03-98

Содержание

Предисловие	41
Введение.....	42
1. Область применения	43
2. Нормативные ссылки	43
3. Определения	44
4. Цели оценки и классификация объектов оценки.....	45
5. База оценки	46
6. Статус и квалификация оценщика.....	48
7. Состав работ по оценке судна	49
8. Обследование судов для целей оценки	52
9. Методы оценки судов	53
10. Взаимосвязь со стандартом бухгалтерского учета.....	61
11. Условия опубликования результатов оценки	62
12. Повторная оценка.....	62
13. Рецензирование оценки	62
14. Условия отступления от стандарта.....	63

Предисловие

1. Разработан и внесен секцией оценки судов и плавучих технических средств Российского общества оценщиков (авторы А.Н.Лазарев, В.Г.Никифоров, Е.И.Тарасевич, Г.Ф.Демешко).
2. Утвержден и введен в действие решением Правления РОО 27.02.98г.
3. Введен впервые. Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Российского общества оценщиков.

Введение

Настоящий стандарт разработан в развитие системы нормативных документов Российского общества оценщиков (РОО), исходя из задачи удовлетворения прав потребителей на оценочные услуги стабильно высокого качества.

Основной задачей стандарта является унификация основных понятий, используемых при оценке судов, технических средств освоения океана, шельфа и внутренних водных путей и водоемов (далее — судов), регламентация целей оценки и видов стоимости, установление последовательности выполнения оценки, применяемых процедур и методов расчетов, определение единых требований к оформлению результатов оценки.

Действие стандарта распространяется на оказание профессиональных услуг в области оценки судов, принадлежащих государственным органам, предприятиям различных форм собственности и частным лицам.

Стандарт предназначен для применения юридическими и физическими лицами, участвующими в работах по оценке судов, которые, согласно ст.130 Гражданского Кодекса РФ, относятся к недвижимости, подлежащей государственной регистрации.

1. Область применения

1.1. Действие настоящего стандарта распространяется на оценку судов (строящихся, находящихся в эксплуатации, выведенных из эксплуатации и аварийных), классифицируемых по следующим признакам:

- морские, речные, смешанного плавания;
- водоизмещающие и нетрадиционные скоростные (на воздушной подушке, на подводных крыльях, скоростные катамараны, экранопланы, с малой площадью ватерлинии, глиссеры и т.п.);
- самоходные и буксируемые.

К вышеперечисленным относятся суда следующего назначения:

- транспортные для перевозки грузов и (или) пассажиров, универсальные и специализированные;
- технического флота;
- промысловые и перерабатывающие;
- служебно-вспомогательные и обслуживающие;
- культурно-бытовые, спортивные, прогулочные.

1.2. Действие настоящего стандарта распространяется также на оценку недостроенных судов и их частей или модулей.

1.3. При оценке судна не учитывается стоимость машин, оборудования и инвентаря, не включенных в технический паспорт или спецификации судна и установленных в процессе эксплуатации судна, если их установка не вызвана требованиями классификационных обществ или других контролирующих организаций.

1.4. Принципы оценки, содержащиеся в настоящем стандарте, могут быть использованы при оценке кораблей военно-морского флота, объектов, отнесенных к судам или плавучим техническим средствам, не вошедших в перечень объектов, указанных в п.1.1.

2. Нормативные ссылки

В настоящем документе использованы следующие стандарты:

ГОСТ Р 1.0-92. Государственная система стандартизации Российской Федерации. Основные положения.

ГОСТ Р 1.4-93. Государственная система стандартизации Российской Федерации. Стандарты отраслей, стандарты предприятий, стандарты научно-технических, инженерных обществ и других общественных объединений. Общие положения.

ГОСТ Р 1.5-92. Государственная система стандартизации Российской Федерации. Общие требования к построению, изложению, оформлению и содержанию стандартов.

Международные стандарты оценки Международного комитета по стандартизации оценки имущества (IVSC). Общие понятия и принципы оценки. 1994г.

Международные стандарты оценки Международного комитета по стандартизации оценки имущества (IVSC). МСО-1. Рыночная стоимость как база оценки. 1994г.

Международные стандарты оценки Международного комитета по стандартизации оценки имущества (IVSC). МСО-2. Базы оценки, отличные от рыночной стоимости, 1994г.

Международные стандарты оценки Международного комитета по стандартизации оценки имущества (IVSC). МСО-3. Оценка для целей финансовой отчетности и смежной документации. 1994г.

Международные стандарты оценки Международного комитета по стандартизации оценки имущества (IVSC). МСО-4. Оценка ссудного обеспечения, залога и обеспечения долговых обязательств. 1994г.

Международные стандарты оценки Международного комитета по стандартизации оценки имущества (IVSC). МСО-5 (проект, декабрь 1994г.). Стоимость действующего предприятия как база оценки.

Европейские стандарты оценки, TEGOVA. 1997г.

Стандарты профессиональной практики, The Appraisal Foundation, USA. 1997г.

Гражданский кодекс Российской Федерации. Ч.1, 2.

Положение о бухгалтерском учете и отчетности в Российской Федерации. Приказ Минфина РФ от 23.12.94г. №170.

Положение по бухгалтерскому учету долгосрочных инвестиций. Письмо Минфина РФ от 30.12.93г. №160.

План счетов бухгалтерского учета. Приказ Минфина от 01.10.91г. №56 и изменения к нему.

Приказ Минфина от 28.12.94г. №173.

Правила Морского Регистра Судоходства РФ.

Правила Российского речного Регистра.

Требования Морского Регистра судоходства России по освидетельствованию судов на подтверждение класса.

Международная конвенция по обмеру судов. 1969г.

3. Определения

Термины по оценке имущества и соответствующие им определения приведены в ГОСТ Р “Оценка имущества”. Термины и определения.

Дополнительные термины, относящиеся к судам и используемые в настоящем стандарте, приведены ниже:

- 3.1. Акт освидетельствования — документ, выдаваемый органом технического надзора (Регистра) и подтверждающий соответствие того или иного конструктивного элемента судна и (или) судна в целом требованиям этого органа.

- 3.2. Бербоут-чартер (bare-boat charter) — договор об аренде (фрахтовании) судна на длительный срок, по которому не укомплектованное экипажем и не снаряженное судно за обусловленную плату передается в пользование-владение.
- 3.3. Дедвейт — масса всех грузов, которые может принять судно (полезные грузы, судовые запасы, экипаж и другие переменные грузы, принимаемые в процессе эксплуатации).
- 3.4. Морской Регистр судоходства Российской Федерации — Российский государственный орган технического надзора и классификации морских гражданских судов и плавучих сооружений.
- 3.5. Остаточная стоимость замещения (для судна) — восстановительная или заменяющая стоимость судна, за вычетом физического, функционального и внешнего (экономического) износа.
- 3.6. Право собственности на судно — право владения и распоряжения судном, определенное законом страны, флаг которой носит судно, и подтвержденное соответствующим свидетельством.
- 3.7. Регистровая вместимость (register capacity) — вместимость судна по правилам обмера в соответствии с Международной конвенцией. Различают полную (валовую) и чистую регистровую вместимость (GT и NT). Валовая вместимость включает объем всех помещений судна, чистая — только грузовых и пассажирских помещений.
- Примечание: в зависимости от регистровой вместимости определяется большинство сборов, налогов и оплат за услуги.
- 3.8. Российский речной Регистр — Российский государственный орган технического надзора и классификации речных гражданских судов и плавсредств.
- 3.9. Свидетельство судовое — документ, выдаваемый портовыми властями и классификационным органом и удостоверяющий соответствие судна требованиям контролирующих организаций.
- 3.10. Тайм-чартер (time-charter) — договор фрахтования судна на время, по которому судовладелец, оставаясь собственником судна и сохраняя контроль над экипажем, предоставляет его на определенный срок в распоряжение фрахтователя для перевозки любых законных грузов в любой порт в пределах определенного договором района плавания, за исключением мест, недоступных для данного судна.
- 3.11. Тайм-чартерный эквивалент (time-charter equivalent) — постоянный среднесуточный доход судна при рейсовом фрахтовании, который должен получать судовладелец на любом направлении перевозки.
- 3.12. Фрахтовая ставка (rate of freight) — цена за перевозку единицы груза.

4. Цели оценки и классификация объектов оценки

- 4.1. Основными целями проведения оценки судов являются:
- 1) оценка судов с целью покупки или продажи;
 - 2) оценка судов при их строительстве для использования результатов оценки в качестве обеспечения кредитных обязательств;

- 3) оценка судов для составления финансовой и бухгалтерской отчетности и документации.

Кроме перечисленных, могут иметь место и другие цели оценки, при этом их формулировки должны согласовываться в задании на оценку.

- 4.2. Цель, для которой выполняется оценка, является определяющим фактором при выборе базы оценки. При выполнении оценки оценщик должен согласовывать цель оценки с клиентом, если она не определена законом или действующими нормативными документами.

- 4.3. Для целей оценки стоимости суда делятся на классы и категории.

В зависимости от позиционирования на рынке суда как имущество подразделяются на два класса:

- специализированное имущество;
- неспециализированное имущество.

В зависимости от целей владения суда как специализированное и неспециализированное имущество делятся на следующие категории:

- используемые владельцем в коммерческих целях в основной деятельности предприятия;
 - используемые в личных целях (для проживания и отдыха владельца);
 - используемые в качестве объекта инвестиций;
 - недостроенные суда, находящиеся во владении в качестве незавершенного производства;
 - используемые владельцем с целью обеспечения основной деятельности предприятия (служебно-вспомогательные и обслуживающие суда);
 - полностью оборудованные и функционирующие как самостоятельный бизнес и оцениваемые исходя из их коммерческого потенциала;
 - суда, находящиеся во владении, но не используемые в деятельности предприятия владельца (из-за отсутствия фрахта, по техническим причинам и т.д.).
- 4.4. Порядок отнесения судов к конкретному классу и категории согласовывается с клиентом, если иное не предусмотрено действующими нормативными актами.

5. База оценки

База оценки, выбираемая для каждого конкретного случая, должна соответствовать цели оценки, классу и категории судна как имущества.

- 5.1. Оценка судов, предназначенных для покупки или продажи. Если оценивается судно, которое должно быть куплено или выставлено на открытый рынок, то в качестве базы оценки для всех классов и видов судов применяется рыночная стоимость или стоимость реализации.
- 5.2. Оценка судна для продажи в течение ограниченного периода времени. Если судно выставляется на открытый рынок для продажи в сроки, существенно меньшие соответствующего маркетингового периода для данного типа судов, то в качестве

базы оценки для всех классов и категорий судов применяется стоимость ограниченной реализации.

- 5.3. Оценка судна для его использования в качестве обеспечения кредитных обязательств. При определении величины обеспечения заемного капитала оценка выполняется исходя из возможности гарантированного возмещения средств кредитора в случае невыполнения заемщиком своих обязательств за счет реализации объекта залога. В соответствии с этим положением в качестве базы оценки применяются рыночная стоимость, стоимость реализации или стоимость ограниченной реализации.
- 5.4. Оценка судна для составления финансовой и бухгалтерской отчетности и документации. При оценке для целей составления финансовой и бухгалтерской отчетности и документации выбор базы оценки, если иное прямо не предусмотрено действующим законодательством, определяется категорией судна как имущества.
- 5.4.1. Суда, используемые владельцем в основной деятельности предприятия. Для судов, которыми владеют в указанных целях, в качестве базы оценки применяется:
- стоимость при существующем использовании — для судов, определяемых как неспециализированное имущество, и судов, полностью оборудованных и функционирующих как самостоятельный бизнес;
 - остаточная стоимость замещения — для судов, определяемых как специализированное имущество.
- 5.4.2. Суда, находящиеся во владении в качестве инвестиции. Суда этой категории используются владельцем для получения арендного дохода или для сохранения или увеличения стоимости основного капитала. В качестве базы оценки применяется рыночная стоимость.
- 5.4.3. Суда, находящиеся во владении в качестве незавершенного производства. Для целей финансовой отчетности такие объекты оценки обычно не являются основными активами и их оценка должна соответствовать конкретным особенностям системы бухгалтерского учета.
- 5.4.4. Суда, полностью оборудованные и функционирующие как самостоятельный бизнес и оцениваемые исходя из их коммерческого потенциала. К данной категории относятся суда, которые предназначены для ведения бизнеса, организованного на их основе (гостиницы, рестораны, бары, дискотеки, медицинско-оздоровительные, коммерческие комплексы и т.д.). Особенностью такой собственности является возможность ее оценки, в том числе и на основе коммерческого потенциала, то есть с применением методологии оценки бизнеса и соответствующих баз оценки.
- 5.4.6. Суда, поврежденные на дату оценки в результате пожара, затопления, стихийного бедствия, взрыва и т.д. Для судов, которыми владеют в качестве инвестиции, базой оценки является рыночная стоимость. При этом принимается во внимание, что продавец может либо передать покупателю право на получение страхового возмещения, либо получить страховку сам.

Для судов, используемых для деятельности предприятия, рассматриваются следующие случаи:

- если судно не предполагается восстанавливать, то его относят к категории избыточного актива. При этом в качестве базы оценки применяется рыночная стоимость;

- если судно предполагается восстанавливать, базой оценки, как правило, является стоимость при существующем использовании.

В случае полного разрушения и отказа от восстановления стоимость судна определяется как стоимость металлолома с учетом расходов по разделке.

6. Статус и квалификация оценщика

6.1. С учетом возможного конфликта интересов, вызванного отношением оценщика к оцениваемой собственности, различают следующие виды статуса оценщика:

- внутренний оценщик;
- внешний оценщик;
- независимый оценщик.

6.2. Обязательным для независимого оценщика является письменное уведомление клиента о том, что на момент оценки и в течение последних двух лет он не имел инструкций по оценке от заинтересованных сторон и не вовлекался в сделки с подлежащей оценке собственностью.

В случае если на основании анализа ситуации оценщик выявит обстоятельства, которые могут привести к конфликту интересов, он должен уведомить об этом клиента и получить его согласие на выполнение работы.

6.3. Оценщик как физическое или юридическое лицо не может использовать в своем наименовании слово “независимый”, если он:

- выполняет на постоянной основе для клиента работу, отличную от оценки;
- несет перед клиентом ответственность за покупку или продажу недвижимости;
- участвует в финансовом управлении клиента или его учредителей, и наоборот.

6.4. Выполнение каждой оценки возлагается на оценщика, а для юридических лиц — на руководителя и ответственного исполнителя, которые принимают на себя ответственность за конкретную оценку.

6.5. Квалификация оценщика должна быть на уровне, позволяющем ему доказать, что он:

- имеет соответствующее высшее специальное образование и профессиональную квалификацию оценщика, полученную в высшем учебном заведении;
- обладает в отношении оцениваемого имущества достаточной текущей информацией местного, национального и, в случае необходимости, международного характера о состоянии рынка, а также имеет необходимый и достаточный опыт оценки данного вида имущества;
- соответствует требованиям законов и нормативных документов, применимых к обстоятельствам конкретной оценки.

6.6. В случае если оценщик не имеет достаточных знаний и умений, а соответственно и компетенции для выполнения отдельных разделов оценки, он обязан заявить об этом и подтвердить, что ему будет оказана помощь соответствующими специалистами.

7. Состав работ по оценке судна

7.1. Работа по оценке судов выполняется в следующем порядке:

- предварительный этап;
- составление технического задания на оценку;
- сбор, обработка и анализ информации, необходимой для оценки;
- определение стоимости объекта оценки с применением стандартных методов оценки;
- оформление результатов оценки.

7.2. Предварительный этап включает:

- 1) анализ общих характеристик оцениваемого судна, а также технической, рыночной, финансовой, бухгалтерской и другой документации и информации, необходимых для выполнения оценки;
- 2) определение состава оцениваемых прав;
- 3) установление цели и базы оценки;
- 4) выявление возможного конфликта интересов и соответствия квалификации оценщика требованиям настоящего стандарта.

7.3. Техническое задание на оценку является согласованной клиентом и оценщиком инструкцией на выполнение работы. Техническое задание в общем случае включает:

- наименование судна и характеристики, дающие возможность полной его идентификации;
- наименование клиента — заказчика оценки;
- наименование оценщика;
- наименование владельца оцениваемой собственности;
- характер текущего использования;
- состав оцениваемых прав;
- цель оценки;
- базу оценки с определением и комментариями;
- дату оценки или будущей продажи;
- перечень допущений и ограничений, используемых при оценке;
- перечень информации (включая судовые и классификационные свидетельства, акты освидетельствования, судовые патенты и другие судовые документы) предоставляемой клиентом, дата или график ее предоставления, контактные адреса и телефоны ответственных за предоставление информации;
- особые инструкции клиента по поводу проведения оценки;
- объем технического освидетельствования объекта оценки;
- дату окончания работы;
- форму представления результатов оценки;
- подписи клиента и оценщика, скрепленные печатями.

7.4. Сбор, обработка и анализ информации, необходимой для оценки.

7.4.1. Для определения стоимости судна собирается и анализируется техническая, рыночная, бухгалтерская, финансовая и другая информация, которая может являться необходимой и достаточной для получения обоснованного мнения относительно стоимости объекта оценки. При этом конкретный перечень информации зависит от цели и базы оценки.

7.4.2. В общем случае для обоснованного заключения о стоимости судна анализируются состояние сегмента рынка судов аналогичного типа, состояние объекта оценки и его характеристики.

7.4.3. При анализе состояния соответствующего сегмента рынка в регионе рассматриваются показатели рынка судов аналогичного типа, динамика их изменения и их влияние на позиционирование на рынке судов данного назначения.

Выводы по данному разделу информации обосновывают позиционирование судов данного назначения на рынке, позволяют определить наиболее вероятного типичного покупателя и его инвестиционную мотивацию.

7.4.4. При анализе соответствия судна эксплуатационным, экологическим, правовым и надзорным требованиям рассматриваются:

- характер окружающего водного пространства;
- районы возможного использования судна согласно Правилам классификационного общества, присвоившего ему соответствующий класс;
- соответствие судна в целом и его отдельных конструктивных элементов Требованиям Международных конвенций (по морским судам и судам смешанного (река – море) плавания);
- сроки действия судовых и классификационных свидетельств;
- наличие ограничений на сроки эксплуатации судов данного типа в районах возможного использования оцениваемого судна.

Выводы по данному разделу обосновывают положительные и отрицательные факторы, которые могут влиять на стоимость судна.

7.4.5. При анализе соответствующего сегмента рынка судов рассматриваются:

- структура и участники рынка судов аналогичного назначения;
- количество сделок с судами, зарегистрированных за определенный период, и ретроспективная динамика их изменения;
- среднее время на оформление сделки;
- количество и динамика предложений по отдельным типам судов из открытой печати и электронных средств массовой информации;
- наличие специализированных организаций, ведущих анализ, обработку и публикацию информации по рынку судов;
- наличие местных и федеральных нормативных актов, ограничивающих либо стимулирующих развитие и функционирование рынка судов;
- факторы спроса и предложения по отдельным сегментам рынка судов с количественным анализом.

Выводы по данному разделу обосновывают текущее и перспективное позиционирование объекта оценки на рынке с учетом возможного альтернативного использования.

7.4.6. При анализе характеристик судна рассматривают следующие позиции:

- назначение судна;
- год постройки;
- место постройки судна и котировку судостроительной верфи на мировом рынке;
- технико-эксплуатационные особенности объекта оценки;
- техническое состояние судна, его конструктивных элементов и оборудования.

7.5. Определение стоимости объекта оценки с применением стандартных методов в общем случае производится в соответствии с целью и базой оценки.

7.6. Оформление результатов оценки.

7.6.1. Результат работы по оценке представляется в виде отчета об оценке.

7.6.2. Стандартной формой отчета является полный отчет об оценке. Применение других видов отчетов об оценке должно особо оговариваться в договоре на оценку судна.

7.6.3. Содержание полного отчета излагается в повествовательной форме и должно включать:

- титульный лист с указанием наименования и адреса объекта, даты оценки, наименования клиента и оценщика;
- сопроводительное письмо с указанием полученных результатов;
- краткое содержание основных фактов и выводов;
- основные предпосылки, допущения и ограничения;
- перечень условий, допускающих публикацию результатов оценки и ссылку на них;
- дату и объем технического освидетельствования;
- полное определение применяемой базы оценки с соответствующим комментарием;
- описание объекта оценки;
- анализ наилучшего и наиболее эффективного использования;
- определение стоимости затратным методом;
- определение стоимости методом сравнения продаж;
- определение стоимости методом капитализации дохода;
- согласование результатов оценки;
- сертификат оценки;
- список использованной литературы;
- общие сведения об оценщике;
- приложения.

7.6.4. Для целей оперативного принятия решений клиентом допускается представление результатов полного отчета об оценке в виде информационного письма или краткого отчета с изложением основных фактов, допущений, расчетов и выводов.

Информационное письмо или краткий отчет не могут служить предметами рассмотрения в претензионных, контролирующих и судебных инстанциях.

7.6.5. При оценке судов, полностью оборудованных и функционирующих как самостоятельный бизнес и оцениваемых исходя из их коммерческого потенциала, содержание полного отчета об оценке должно соответствовать стандартному отчету по оценке бизнеса.

8. Обследование судов для целей оценки

8.1. Обследование судов для целей оценки стоимости выполняется в виде технического освидетельствования, в состав которого входят подготовительные работы, техническое обследование, анализ и оформление результатов освидетельствования.

8.2. В состав подготовительных работ входит предварительное ознакомление с объектом оценки, сбор и анализ документов по освидетельствованиям объекта, выполненных ранее и действительных на дату оценки, а также подготовка рабочих материалов для проведения технического обследования.

8.3. Основным содержанием технического обследования для целей оценки судна является сбор фактических данных о характеристиках и фактическом состоянии судна. При этом устанавливаются:

- тип основных конструктивных элементов судна;
- виды основных конструкционных материалов, примененных при постройке;
- вид и состав комплектующего оборудования и механизмов;
- техническое состояние судна в целом, а также его корпусных конструкций, оборудования, систем, устройств, механизмов и конструктивных элементов.

8.4. При наличии проектной документации выполняется сверка фактических конструктивных решений с данными проекта.

8.5. Фактическое состояние конструктивных элементов, судовых систем и оборудования определяется путем внешнего осмотра. Техническая диагностика с применением инструментальных методов, вскрытие конструкций, проверочные расчеты по группам предельных состояний при проведении обследования для целей оценки не выполняются.

8.6. Повреждения конструктивных элементов, судовых систем и оборудования фиксируются в форме словесного описания с указанием качественных и количественных характеристик повреждений.

8.7. Если при выполнении технического обследования выявлены дефекты, которые могут существенно повлиять на стоимость объекта оценки, оценщик уведомляет об этом клиента для принятия решения о проведении дополнительных исследований методами технической диагностики. Окончательные выводы о величине стоимости объекта в этом случае формулируются только после анализа результатов дополнительных исследований.

8.8. В результате анализа документации и технического обследования приводятся выводы по следующим позициям:

- наличие законодательных ограничений по текущему и перспективному использованию объекта оценки;

- наличие ограничений или запретов классификационных обществ или других контролирующих организаций по текущему и перспективному использованию судна;
- степень соответствия фактического использования объекта проектному назначению;
- степень соответствия объекта оценки современным требованиям для судов аналогичного назначения;
- текущее состояние и работоспособность конструктивных элементов, судовых устройств, систем и оборудования;
- перечень основных факторов, влияющих на стоимость;
- рекомендации по поводу необходимости проведения более глубокого исследования технического состояния отдельных элементов.

9. Методы оценки судов

При оценке судов применяются три стандартных метода:

- затратный метод;
- метод сравнения продаж;
- метод капитализации дохода.

В общем случае при наличии достаточного количества рыночной информации для оценки применяются все три метода. Невозможность или ограничения применения какого-либо из методов обосновываются в отчете по оценке.

9.1. Затратный метод.

9.1.1. Стоимость судна, оцениваемая затратным методом, определяется в следующем порядке:

- определение восстановительной или заменяющей стоимости;
- определение величины накопленного износа судна;
- определение стоимости судна затратным методом как восстановительной стоимости за вычетом накопленного износа.

Применение заменяющей стоимости целесообразно в случаях, когда определить стоимость возведения точной копии судна трудно из-за устаревших типов конструктивных элементов судна или методов постройки, использовавшихся при строительстве объекта оценки. Выбор принятого вида стоимости обосновывается в отчете.

9.1.2. Определение восстановительной или заменяющей стоимости производится:

- на основании данных типичных контрактных цен на строительство аналогичных судов, установившихся на момент, максимально приближенный к дате оценки;
- на основании данных по строительным стоимостям судов, публикуемых в специализированных справочниках, каталогах, рекламных проспектах судостроительных верфей, нормативных положений по оценке и переоценке судов, выпускаемых соответствующими службами оценки;

- на основании расчетов затрат, необходимых для получения на дату оценки либо точной копий объекта оценки, либо объекта равной полезности.

9.1.3. Корректировка восстановительной стоимости на отличия характеристик объекта оценки либо объекта равной полезности, должна производиться по всем основным технико-эксплуатационным характеристикам сравниваемых объектов с указанием численных значений этих характеристик и источника их получения.

9.1.4. Затраты, необходимые для получения на дату оценки либо точной копии объекта оценки, либо объекта равной полезности, вычисляются как сумма прямых издержек, косвенных издержек и прибыли предпринимателя.

9.1.5. К прямым издержкам относятся следующие прямые и накладные расходы и прибыль подрядчика (судостроительной верфи), т.е. расходы, непосредственно связанные со строительством судна:

- стоимость материалов, покупных машин, механизмов, изделий и оборудования;
- заработная плата основных производственных рабочих;
- отчисления на социальные нужды основных производственных рабочих;
- специальные расходы (степель, док, слип и т.п.).
- цеховые накладные расходы (включая затраты на содержание и эксплуатацию оборудования и общецеховые расходы);
- общезаводские расходы;
- внепроизводственные расходы;
- прибыль судостроительной верфи.

9.1.6. К косвенным издержкам относятся расходы девелопера, сопутствующие строительству судна, но не включаемые судостроительной верфью в стоимость постройки:

- стоимость проектирования и технического надзора и контроля за постройкой судна;
- оплата консультаций, юридических, бухгалтерских и аудиторских услуг;
- стоимость финансирования строительства;
- расходы на рекламу, маркетинг и продажу судна;
- административные расходы и прибыль девелопера.

Размер косвенных издержек определяется с учетом сложившихся на рынке тарифов на работы и услуги по данным позициям.

9.1.7. Прибыль предпринимателя является сложившейся рыночной нормой, стимулирующей предпринимателя на инвестирование в строительство судна.

9.1.8. Выбор конкретного способа расчета прямых издержек зависит:

- от наличия и полноты имеющейся проектно-сметной документации;
- от возможности получения дополнительной информации о конструкции объекта оценки.

При выборе способа расчета определяющим является допущение о том, что для целей оценки судов не требуется разработка сметной документации, соответствующей уровню детализации, необходимому для постройки нового судна.

9.1.9. При наличии в полном объеме проектно-сметной документации и соответствии ей объемов работ, выполненных фактически, прямые издержки следует определять по элементам затрат (основная заработная плата, стоимость материалов, стоимость покупных судовых механизмов и оборудования и т.д.) путем прямого пересчета на уровень цен на дату оценки.

9.1.10. Под накопленным износом понимается уменьшение восстановительной или заменяющей стоимости судов, которое может иметь место в результате физического, функционального и внешнего износа. Для определения величины накопленного износа применяются следующие методы:

- метод экономической жизни;
- модифицированный метод экономической жизни;
- метод разбивки.

9.1.11. При применении метода экономической жизни накопленный износ определяется как доля восстановительной или заменяющей стоимости, определяемая отношением эффективного возраста к общей экономической жизни.

Модифицированный метод экономической жизни определяет накопленный износ как долю уменьшенной на величину исправимого физического износа восстановительной или заменяющей стоимости, определяемую отношением эффективного возраста к общей экономической жизни.

9.1.12. Метод разбивки определяет отдельно величину каждой составляющей накопленного износа, к которым относят:

- исправимый физический износ (отложенный ремонт);
- неисправимый физический износ;
- исправимый функциональный износ;
- неисправимый функциональный износ;
- внешний (экономический) износ.

9.1.13. Исправимый физический износ предполагает возможность восстановления нормальных эксплуатационных характеристик элемента судна (поэтому его часто называют отложенным ремонтом). При этом предполагается, что элемент восстанавливается до уровня, обеспечивающего возможность его эксплуатации, как минимум, до следующего классификационного освидетельствования. Величина устранимого физического износа соответствует сумме затрат на его устранение.

9.1.14. Неисправимый физический износ определяется на базе разности между полной восстановительной или заменяющей стоимостью и величиной исправимого физического износа. Для целей расчета элементы судна, имеющие неисправимый физический износ, делятся на долгоживущие и короткоживущие.

9.1.15. Величина неисправимого физического износа в короткоживущих элементах определяется как разность между полной восстановительной или заменяющей стоимостью и суммой исправимого физического износа элемента, умноженная на отношение действительного возраста к общей физической жизни элемента.

9.1.16. Величина неисправимого физического износа долгоживущих элементов рассчитывается как произведения отношения их действительного возраста к

продолжительности общей экономической жизни, и остаточной восстановительной (или заменяющей) стоимости долгоживущих элементов.

9.1.17. Исправимый функциональный износ вызывается:

- недостатками, требующими добавления элементов (оборудования и (или) конструктивных элементов);
- недостатками, требующими замены или модернизации элементов (оборудования и (или) конструктивных элементов);
- “сверхулучшениями”.

9.1.18. Недостатки, требующие добавления элементов, вызываются отсутствием тех элементов на оцениваемом судне, без которых судно не может соответствовать современным рыночным требованиям. Количественным измерителем исправимого функционального износа за счет недостатков, требующих добавления элементов, является разница между стоимостью добавления требуемых элементов на момент оценки и стоимостью добавления этих же элементов, если бы они были выполнены при строительстве судна.

9.1.19. Недостатки, требующие замены или модернизации элементов, вызываются наличием элементов на оцениваемом судне, которые еще выполняют свои функции, но уже не соответствуют современным рыночным требованиям. Исправимый функциональный износ за счет позиций, требующих замены или модернизации элементов, измеряется как восстановительная стоимость существующих элементов минус относящийся к ним физический износ, минус стоимость возврата материалов, плюс стоимость демонтажа существующих и плюс стоимость установки новых элементов. При этом стоимость возврата материалов определяется на базе их утилизационной стоимости.

9.1.20. К “сверхулучшениям” относятся характеристики и элементы судна, наличие которых в настоящее время неадекватно современным рыночным требованиям. Исправимый функциональный износ за счет наличия “сверхулучшений” измеряется как текущая восстановительная стоимость “сверхулучшений” минус относящийся к ним физический износ, плюс стоимость их демонтажа и минус возврат материалов, если он имеет место.

9.1.21. Если в затратном методе используется заменяющая стоимость, то при определении исправимого функционального износа “сверхулучшения” отсутствуют, следовательно, нет необходимости определять приходящуюся на них долю физического износа. При этом стоимость исправления “сверхулучшений” необходимо учитывать.

9.1.22. Неисправимый функциональный износ вызывается:

- недостатками за счет позиций, которые не включены в восстановительную или заменяющую стоимость, но которые должны быть в соответствии с современными требованиями;
- недостатками за счет позиций, которые включены в восстановительную или заменяющую стоимость, но которых в соответствии с современными рыночными требованиями быть не должно;
- “сверхулучшениями”.

9.1.23. Неисправимый функциональный износ за счет позиций, которые не включены в восстановительную и заменяющую стоимость, измеряется как чистая потеря дохода,

относящаяся к этим позициям, капитализированная с применением коэффициента капитализации для судов, минус стоимость этих позиций, если бы они были включены в стоимость нового строительства. Расчет неисправимого функционального износа за счет недостатков не зависит от того, восстановительная или заменяющая стоимости будут приниматься за основу.

9.1.24. Неисправимый функциональный износ за счет позиций, которые включены в восстановительную или заменяющую стоимость, но которых быть не должно, измеряется как текущая восстановительная или заменяющая стоимость минус относящийся к ним физический износ, минус настоящая стоимость дополнительных расходов, связанных с наличием данной позиции.

9.1.25. Последовательность расчета неисправимого функционального износа за счет “сверхулучшений” определяется в зависимости от того вида стоимости, который принят за основу.

В случае применения восстановительной стоимости неисправимый функциональный износ за счет “сверхулучшений” измеряется как восстановительная стоимость элементов “сверхулучшения” минус их физический износ, плюс настоящая стоимость издержек владельца, связанных с наличием “сверхулучшений”, минус любая добавленная стоимость. При этом к издержкам владельца относят дополнительные налоги, страховки, расходы по обслуживанию, а к добавленной стоимости относят увеличенную арендную плату и другие дополнительные платежи, связанные с наличием “сверхулучшения”. Заменяющая стоимость не учитывает стоимости создания “сверхулучшений”, поэтому не учитывается их физический износ. Тем не менее, такие пункты, как дополнительные налоги, страховка и т.д., должны быть учтены.

9.1.26. Для определения величины внешнего (экономического) износа применяются два метода:

- метод капитализации потери дохода, относящегося к внешнему воздействию;
- метод сравнения продаж подобных объектов при наличии и без внешних воздействий.

9.1.27. Общая величина накопленного износа судна определяется как сумма величин износа по всем позициям разбивки.

9.2. Метод сравнения продаж.

9.2.1. Метод сравнения продаж применяется при наличии достаточного количества достоверной рыночной информации о сделках купли-продажи объектов, аналогичных оцениваемому. При этом критерием для выбора объектов сравнения является аналогичное наилучшее и наиболее эффективное использование.

9.2.2. Определение стоимости судна методом сравнения продаж производится в следующей последовательности:

- анализ рыночной ситуации для аналогичных объектов и выбор достоверной информации для анализа;
- определение подходящих единиц сравнения;
- выделение необходимых элементов сравнения;
- проведение корректировок стоимости единиц сравнения по элементам сравнения;

- приведение ряда скорректированных показателей стоимости для объектов сравнения к одному показателю или к диапазону стоимости объекта оценки.

9.2.3. В качестве единиц сравнения принимают измерители, традиционно сложившиеся на местном рынке. Для оценки одного и того же объекта могут быть применены одновременно несколько единиц сравнения.

9.2.4. При проведении сравнительного анализа в качестве единицы сравнения применяются стоимости:

1) для универсальных грузовых судов:

- тонны грузоподъемности,
- тонны дедвейта,
- единицы измерения регистровой вместимости,
- тонны полного водоизмещения,
- всего судна;

2) для специализированных судов:

- единицы грузоподъемности (контейнеровместимости, пассажировместимости и т.д.),
- тонны полного водоизмещения,
- всего судна;

3) для буксиров, ледоколов, служебно-вспомогательных, судов технического флота и самоходных плавучих технических средств:

- единицы производительности,
- тонны водоизмещения,
- единицы мощности главной энергетической установки,
- всего судна.

9.2.5. К элементам сравнения относят характеристики судов и сделок, которые вызывают изменение цен на судно. К элементам, подлежащим обязательному учету, относят:

- 1) состав передаваемых прав собственности;
- 2) условия финансирования сделки купли-продажи;
- 3) условия продажи;
- 4) время продажи;
- 5) место постройки судна;
- 6) технические характеристики;
- 7) эксплуатационные характеристики;
- 8) экономические характеристики;
- 9) характер текущего использования и возможности его изменения;
- 10) компоненты стоимости, не связанные с самим судном.

9.2.6. Корректировки цен продажи сравнимых объектов производятся в следующем порядке:

- в первую очередь производятся корректировки, относящиеся к условиям сделки и состоянию рынка (1-4), которые проводятся путем применения каждой последующей корректировки к предыдущему результату;
 - во вторую очередь производятся корректировки, относящиеся непосредственно к судну (5-10), которые производятся путем применения указанных корректировок к результату, полученному после корректировки на условия рынка, в любом порядке.
- 9.2.7. Для выполнения корректировок применяются количественные и (или) качественные методики.
- 9.2.8. Окончательное решение о величине стоимости, определенной методом сравнения продаж, принимается на основании анализа скорректированных цен продажи объектов сравнения, имеющих максимальное сходство с объектом оценки.
- 9.3. Метод капитализации дохода.
- 9.3.1. Определение стоимости методом капитализации дохода выполняется в следующем порядке:
- прогнозирование будущих доходов судна;
 - пересчет будущих доходов в текущую стоимость.
- 9.3.2. Будущие доходы судна делятся на два типа: доходы от операционной (эксплуатационной) деятельности и доходы от реверсии (возврата от продажи судна после окончания расчетного периода).
- 9.3.3. Доходы от операционной (эксплуатационной) деятельности прогнозируются путем составления реконструированного (гипотетического) отчета о доходах, чаще всего на основе значения тайм-чартерного эквивалента, тайм-чартерной или бербоут-чартерной арендной ставки.
- 9.3.4. Доход от реверсии прогнозируется:
- прямым назначением величины реверсии;
 - с учетом предположений об изменении стоимости за период владения;
 - с применением терминального коэффициента капитализации.
- 9.3.5. Для пересчета доходов в текущую стоимость применяют два метода капитализации:
- метод прямой капитализации;
 - метод капитализации по норме отдачи.
- 9.3.6. Стоимость в методе прямой капитализации определяется отношением дохода к коэффициенту капитализации. Исходными предпосылками метода прямой капитализации являются следующие:
- доход постоянен на достаточно длительный будущий период;
 - коэффициент капитализации не учитывает отдельно норму возврата капитала и норму отдачи (прибыли).
- Метод прямой капитализации может быть рекомендован к применению при прогнозировании будущих доходов на основе фрахтования в бербоут-чартере.
- 9.3.7. Определение общего коэффициента капитализации для расчета стоимости собственности производится на основе рыночных данных. Расчет общего

коэффициента капитализации в зависимости от наличия исходной информации выполняется путем:

- анализа сравнительных продаж;
- расчета с применением коэффициента покрытия долга;
- применения техники инвестиционной группы.

9.3.8. Метод капитализации по норме отдачи пересчитывает будущие доходы в настоящую стоимость при конкретном значении нормы отдачи, соответствующей риску инвестиции в суда. Метод капитализации по норме отдачи формализуется либо в виде анализа дисконтированных денежных потоков, либо в виде расчетных моделей капитализации. Метод дисконтирования будущих денежных потоков используется при наличии надежных и обоснованных данных по ставкам фрахта, суточным арендным ставкам на условиях тайм-чартера или тайм-чартерного эквивалента, суточным ставкам эксплуатационных расходов.

9.3.9. Методом дисконтированных денежных потоков пересчитывают величину каждого будущего денежного потока в течение расчетного периода в настоящую стоимость с учетом соответствующих уровней риска, присущих каждому потоку.

9.3.10. Норма дисконтирования, применяемая в анализе дисконтированных денежных потоков, определяется:

- методом суммирования премий за риск при возможности их достоверного обоснования;
- методом выделения из рыночных данных о продажах аналогичных объектов;
- методом альтернативных инвестиций на финансовом рынке;
- методом мониторинга рынка судов.

9.3.11. Расчетные модели капитализации применяются только для изменяющихся определенным образом регулярных потоков дохода, а именно:

- постоянный доход;
- линейно изменяющийся доход;
- экспоненциально изменяющийся доход.

9.3.12. В зависимости от конкретных условий оценки применяются:

- модели дохода, определяющие стоимость только регулярных потоков дохода (модель бесконечного потока доходов, модель Инвуда, модель Хоскольда);
- модели собственности, определяющие стоимость с учетом изменения регулярного дохода и стоимости собственности (модель Ринга, модель с рекапитализацией в фонд возмещения);
- ипотечно-инвестиционные модели, определяющие стоимость с учетом изменения дохода, стоимости собственности и условий финансирования (общая ипотечно-инвестиционная модель, модель Элвуда).

9.3.13. Определение стоимости методом капитализации дохода следует выполнять на основе вероятностного подхода с применением соответствующих методик прогнозирования и обработки результатов (метод сценариев, анализ чувствительности и т.п.).

9.3.14. При оценке судов, функционирующих как самостоятельный бизнес (гостиницы, рестораны, бары, коммерческие спортивные и медицинские учреждения, круизные суда и т.п.), допускается определять стоимость судна как действующего предприятия исходя из его коммерческого потенциала с применением соответствующих методик оценки бизнеса.

10. Взаимосвязь со стандартом бухгалтерского учета

10.1. Затраты на создание, увеличение размера, а также приобретение внеоборотных активов длительного пользования, к которым относятся в том числе и суда, учитываются как долгосрочные инвестиции по фактическим расходам:

- в целом по постройке судна и по отдельным частям, входящим в него;
- по приобретаемому комплектующему оборудованию.

10.2. Бухгалтерский учет долгосрочных инвестиций ведется на счете “Капитальные вложения” на субсчетах “Строительство объектов основных средств”, “Приобретение объектов основных средств”, независимо от источников их финансирования.

10.3. Построенные суда, затраты на проведение работ по реконструкции судов, увеличивающие их первоначальную стоимость, зачисляются в состав основных средств на 01 счет на основании “Акта приемки-передачи основных средств” в размере инвентарной стоимости.

10.4. Приобретенные основные средства, в том числе и суда, зачисляются в состав основных средств на счет 01 в размере инвентарной стоимости.

10.5. Инвентарная стоимость рассчитывается:

- для судов, внесенных учредителями в счет их вкладов в уставный капитал, — по договоренности сторон или на основании оценки, выполненной профессиональными оценщиками;
- для судов, приобретенных на рынке, — исходя из фактических затрат по приобретению и расходов по их доведению до состояния, в котором они пригодны к использованию в запланированных целях;
- для построенных судов — по сумме затрат на строительные работы и приходящихся на них прочих капитальных затрат;
- для оборудования, требующего монтажа — исходя из фактических затрат на приобретение, а также расходов на строительные и монтажные работы, прочие капитальные затраты, относимые на стоимость вводимого в эксплуатацию оборудования по прямому назначению;
- для объектов, полученных безвозмездно, — на основании оценки, выполненной профессиональными оценщиками.

10.6. Различия в стандартах оценки и бухгалтерского учета заключаются в том, что денежное выражение стоимости при оценке недвижимости является не историческим фактом, а оценкой полезности недвижимости в конкретный момент времени в соответствии с выбранным методом оценки стоимости.

11. Условия опубликования результатов оценки

- 11.1. Если в соответствии с договором на оценку предусмотрена или возможна публикация результатов оценки (ознакомление с ними третьей стороны), вместе с отчетом об оценке оценщик должен представить текст предполагаемой публикации.
- 11.2. Минимальный объем информации, содержащийся в публикуемой ссылке на результаты оценки, должен включать:
- наименование, квалификацию и статус оценщика;
 - ссылку на стандарты, в соответствии с которыми выполнена оценка;
 - дату оценки;
 - базу оценки;
 - все принятые допущения, в том числе особые инструкции клиента;
 - ограничения, имевшие место при выполнении оценки;
 - перечень отступлений от принятых за основу стандартов оценки.
- 11.3. В случае опубликования результатов оценки (в том числе на иностранных языках) оценщик должен предусмотреть процедуру обязательного визирования публикуемых материалов.

12. Повторная оценка

- 12.1. При выполнении повторной оценки ранее оцененного объекта допускается ссылка на материалы предшествующей оценки. В этом случае следует скорректировать результаты предшествующей оценки на текущие условия рынка, если собственность не претерпела существенных изменений, которые могли бы повлиять на ее стоимость.
- 12.2. Допускается выполнять повторную оценку в соответствии с инструкциями клиента, без дополнительного осмотра судна. При этом данный факт должен быть в обязательном порядке отражен в отчете об оценке.

13. Рецензирование оценки

- 13.1. Если оценщик не является уполномоченным представителем или членом соответствующего сертификационного, аттестационного или экспертного органа, в сферу деятельности которого вменено рецензирование отчетов об оценке, то не допускается рецензирование им отчета или оценки, выполненных другим оценщиком, за исключением случаев, когда:
- требуется мнение независимого или внешнего оценщика на оценку, выполненную внутренним оценщиком;
 - требуется скоординировать работу других оценщиков и подтвердить адекватность применяемой ими методологии, подходам и анализу.
- 13.2. Рецензирование оценки в установленных законодательными и нормативными актами и другими соответствующими документами случаях, а также в случаях,

перечисленных в п.13.1, по согласованию с заинтересованными сторонами допускается выполнять в следующих формах:

- а) анализ соответствия применяемых в отчете подходов, определений, методов оценки, оформления результатов оценки требованиям настоящего стандарта;
- б) то же, что в п. а, но с выполнением фрагмента оценки либо всей оценки для получения рецензентом своих результатов и сравнения их с результатами рецензируемого отчета для обоснования мнения относительно точности рецензируемых результатов.

14. Условия отступления от стандарта

- 14.1. Основным критерием возможности отступления от настоящих стандартов является условие соблюдения права потребителей оценочных услуг на получение качественной информации, исключающей двоякое толкование.
- 14.2. В случаях, когда оценщик полагает, что существуют особые обстоятельства, делающие оценку в соответствии с настоящими стандартами некорректной, в отчете следует подробно изложить отступления от стандартов и вызывающие их причины.
- 14.3. Если в соответствии с техническим заданием клиента требуется выполнить оценку, по форме или содержанию не соответствующую настоящим стандартам, оценщику следует либо отказаться от оценки, либо поставить условием выполнения оценки обязательное включение в отчет и во все публикуемые ссылки на результаты оценки специальных допущений и отступлений от настоящих стандартов.