

Аннотация статьи

Статья «Проблемы и особенности сбора информации для оценки судов» будет полезна оценщикам, практикующим в области оценки судов и плавсредств. В статье затронуты проблемы начального этапа процедуры оценки – сбора информации об объекте оценки (судну, плавсредству). Авторы рассказывают об основных этапах сбора информации по судам, раскрывают составляющие каждого этапа. Для проведения квалифицированной оценки к процедуре сбора информации о судне необходим качественный подход, важны все его аспекты, от этого зависит результат работы оценщика, его успех в данной области.

Ключевые слова

Оценщик, оценка, судно, плавсредство, судовая документация, экономическая информация.

Проблемы и особенности сбора информации для оценки судов

А.Н. Локтионов

заместитель генерального директора ООО «Городской центр оценки», член Экспертного совета саморегулируемой организации оценщиков «Общероссийская общественная организация «Российское общество оценщиков» (РОО), сертифицированный РОО оценщик по судам и плавсредствам, оценщик 1 категории (г. Санкт-Петербург)

Д.Г. Иванен

Заместитель генерального директора ООО «Городской центр оценки», сертифицированный оценщик РОО по судам и плавсредствам, оценщик 1 категории (г. Санкт-Петербург)

Анализируя ситуацию в сфере оценки судов перед IV Международной научно-практической конференцией РОО «Оценка судов и плавсредств 2010» по проблемам оценки судов, которая проходила в Санкт-Петербурге в сентябре 2010 года, мы пришли к выводу, что в рекламных материалах, размещенных, в частности, в Интернете, почти каждая 3-я фирма позиционирует себя оценщиком морских и воздушных судов. После ознакомления с материалами, которые оценщики запрашивают у заказчика, нам стал понятен уровень квалификации этих оценщиков. Далеко не все оценщики знают, что является основным при оценке объекта водного транспорта, многих не интересуют

права, обременения, особенности технической эксплуатации, а главное, экономика объекта. Многие оценщики, проводя экономический анализ судна, ошибочно выделяют какие-либо параметры судов (наибольшую длину, мощность двигателей и другие), как основные ценообразующие факторы. И после того как мы провели экспертизу некоторых отчетов об оценке судов, плавучих средств и сооружений освоения мирового океана, мы убедились, что это соответствует действительности. Очень часто оценщики не могут правильно классифицировать и позиционировать объект оценки даже по типу судна. Для выяснения этого вопроса они даже не обращаются в речной и морской регистры, не говоря уже о ведущих классификационных обществах. В результате для оценки судов, они, как правило, не используют доходный подход, а иногда просто демонстрируют непонимание экономики судов. Используемый же для такой оценки затратный подход не дает полное представление о порядке формирования цен в современных условиях. Кроме этого, оценщики проводят сравнительный анализ не по основным ценообразующим факторам, неправильно подбирают аналоги, что в итоге приводит к искажению результатов оценки и несоответствию Федеральным стандартам оценки.

Все это натолкнуло нас на мысль поделиться многолетним опытом услуг по оценке судов в плане сбора информации.

Но для начала сделаем оговорку. Несмотря на то, что согласно Гражданскому кодексу Российской Федерации воздушные и морские суда, суда внутреннего плавания, космические объекты являются недвижимым имуществом, методология оценки целиком и полностью основана на базе оценки движимого имущества (хотя территория судна является частью территории государства флага).

Права на недвижимое имущество признаются для целей оценки только при условии государственной регистрации их возникновения, перехода и прекращения. Регистрация прав на движимое имущество не требуется. Отсюда – причисление судов к недвижимому имуществу.

Необходимость оценки устанавливается Федеральным законом от 29 июля 1998 года № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации». Обычно к услугам оценщиков обращаются с целью оценки судов в ходе получения кредита под залог, для целей продажи и аренды, в рамках исполнительного производства, для целей аудита (РСБУ и МСФО¹), переоценки, определения налоговых платежей, приватизации и при страховании. Оценка судна для разных целей имеет свои особенности, связанные со спецификой требований различных потребителей оценочных услуг, таких как банки, государственные органы, налоговые органы, приставы и

¹ РСБУ – Российские стандарты бухгалтерского учета; МСФО – Международные стандарты финансовой отчетности.

т. д.

Весь пласт информации об объекте оценки (здесь и далее объект оценки – судно, плавсредство) можно разделить следующим образом:

1) непосредственно от заказчика:

- на первичную информацию;
- на вторичную информацию;
- на уточняющую информацию;

2) о рынках (фрахтовом, бункеровочном, материалов, труда, судостроения, вторичном рынке судов и т. п.):

- на информацию от специализированных консалтинговых фирм (обзоры);
- на информацию из открытых источников (Интернет, справочники, научно-исследовательские институты, конструкторские бюро).

Первичная информация о судне может быть получена от собственника (заказчика оценки), регистрационного органа (классификационного общества) (далее – регистр), из открытых источников. Данные о судне включают в себя информацию юридического, бухгалтерского, экономического характера, судовую документацию и данные о техническом состоянии судна.

В соответствии со статьями 25–28 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ) судно должно иметь следующие основные судовые документы:

- свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации;
- свидетельство о праве собственности на судно;
- свидетельство о годности к плаванию;
- пассажирское свидетельство (для пассажирского судна);
- мерительное свидетельство;
- свидетельство о грузовой марке;
- свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью;
- свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами;
- свидетельство о предотвращении загрязнения мусором;
- лицензия судовой радиостанции и радиожурнал (если судно имеет судовую радиостанцию);
- список членов экипажа (судовая роль);
- судовой журнал;

- машинный журнал (для судов с механическим двигателем);
- санитарный журнал;
- журнал операций со сточными водами;
- журнал операций с мусором;
- журнал нефтяных операций для судов, не являющихся нефтяными танкерами;
- журнал нефтяных операций для нефтяных танкеров;
- судовое санитарное свидетельство о праве плавания.

Суда, используемые для санитарного, карантинного и другого контроля, могут не иметь свидетельство о грузовой марке и мерительное свидетельство. Вместимость такого судна может быть определена упрощенным способом с выдачей соответствующего удостоверения.

Судно, осуществляющее прибрежное плавание, может не иметь судовой, машинный и санитарный журналы, если иное не установлено органами, осуществляющими технический надзор за судами в соответствии с КТМ РФ.

Кроме указанных документов, судно должно иметь и другие документы, предусмотренные правилами, изданными органом, осуществляющим технический надзор за судами.

Спортивные, прогулочные суда и иные самоходные суда с главными двигателями мощностью менее чем 55 киловатт и несамоходные суда вместимостью менее чем 80 тонн должны иметь следующие судовые документы:

- судовой билет;
- свидетельство о годности к плаванию;
- судовая роль.

Судовой билет удостоверяет право плавания под Государственным флагом Российской Федерации, принадлежность судна на праве собственности определенному субъекту и вместимость судна.

Суда, выходящие в заграничное плавание, кроме указанных документов, должны иметь документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерации.

В соответствии со статьей 14 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации на судне, зарегистрированном в Государственном судовом реестре Российской Федерации и осуществляющем судоходство по внутренним водным путям, должны находиться следующие документы:

- свидетельство о праве собственности на судно;

- свидетельство о праве плавания судна под Государственным флагом Российской Федерации;
- свидетельство о годности судна к плаванию с указанием его класса или с классификационным свидетельством;
- список членов экипажа судна (судовая роль), составляемый капитаном судна;
- судовой журнал (вахтенный журнал или единый вахтенный журнал), машинный журнал (для судна с механическим двигателем, эксплуатируемого членами экипажа судна без совмещения должностей);
- судовое санитарное свидетельство;
- единая книга осмотра судна;
- свидетельство о предотвращении загрязнения с судна нефтью, сточными водами и мусором;
- лицензия судовой радиостанции;
- свидетельство или сертификат о минимальном составе экипажа судна.

На судне должны находиться оригиналы документов, за исключением свидетельства о праве собственности на судно, копия которого должна быть заверена органом, выдавшим такое свидетельство, или нотариусом.

На судне, выходящем в море, также должны находиться документы, предусмотренные Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации.

На судне, осуществляющем судоходство с пересечением Государственной границы Российской Федерации, должны находиться документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерации. Выдачу документов, предусмотренных указанными договорами, осуществляют федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные на то Правительством Российской Федерации.

Наличие указанных документов на судне обеспечивается судовладельцем.

Судовой журнал должен храниться на судне в течение одного года со дня внесения в него последней записи. По истечении указанного срока судовой журнал сдается на хранение судовладельцу. Общий срок хранения судового журнала составляет три года со дня внесения в него последней записи. Судовой журнал может быть предоставлен для ознакомления с ним и снятия с него копий в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Признание судовых документов судов, плавающих под флагами иностранных государств и заходящих в порты Российской Федерации или совершающих проход по внутренним водным путям, осуществляется на основании международных договоров Российской Федерации или при условии,

если в портах и на водных путях соответствующего государства признаются судовые документы судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации.

Но нужны ли все эти документы для оценки? Мы считаем, что нет. И не всегда надо издеваться над заказчиком, требуя копии этих документов. Для опытного оценщика порой необходимо узнать название судна, его IMO и он уже может сказать его технические характеристики, его обследования и местонахождение².

Рассмотрим виды информации, необходимой оценщику для проведения оценки судна.

Юридическая информация содержит данные о правах на судно, зарегистрированных и незарегистрированных обременениях, в том числе:

1) правоудостоверяющие документы:

- свидетельство о праве собственности на судно;
- свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации;
- справка от капитана порта приписки судна;

2) правоустанавливающие документы:

- договор (контракт) на приобретение судна;
- договоры аренды.

Судовая документация является основным источником информации о судне. Основными документами, позволяющими оценщику получить представление о судне являются:

- свидетельство о годности к плаванию³;
- классификационное свидетельство.

Кроме того, оценщику могут потребоваться наиболее важные документы (акты Российского Речного Регистра, Российского морского регистра судоходства и других), отражающие фактическое техническое состояние судна, а именно акты:

- очередного освидетельствования;
- промежуточного освидетельствования;
- ежегодного освидетельствования;
- освидетельствования гребного вала и дейдвуда;

² Необходимо различать географическое местонахождение и порт приписки.

³ В настоящее время в документах РС нет

- освидетельствования подводной части судна;
- освидетельствования механизмов;
- освидетельствования электрооборудования.

Основными судовыми документами Речного Регистра, отражающими фактическое техническое состояние судна и дающие оценщику полное представление о его физическом и функциональном износе, являются:

- 1) акт о дефектации корпуса судна;
- 2) акт очередного освидетельствования корпуса судна, в том числе:

- форма РР-3.5 – стандартное освидетельствование корпуса;
- форма РР-3.6 – освидетельствование корпуса с использованием средств неразрушаемого контроля (ультразвуковой толщинометрии).

Акты, указанные в пунктах 1 и 2, составляются при очередном освидетельствовании судов, имеющих возраст менее 30 лет, 1 раз в 5 лет, а для судов старше 30 лет – 1 раз в 2 года;

- 3) акт очередного освидетельствования механизмов (форма РР-3.7);
- 4) акт очередного освидетельствования электрооборудования (форма РР-3.8);
- 5) акт освидетельствования судна (в доке или на слипе; форма РР-3.9).

Акт освидетельствования судна является комплексным и отражает техническое состояние и функциональный износ корпуса судна, включая его надстройку палубы и платформы, механизмов судна, его трубопроводов и систем, а также судового электро- и радиооборудования. Акт составляется во время докования (слипования) судна и, по нашему мнению, является для оценщиков наиболее информативным и удобным в использовании.

Необходимость оценщика в тех или иных из перечисленных документов определяется целью и назначением оценки.

Важным вспомогательным документом, выдаваемым регистром, является Статус освидетельствований судна, в котором указаны все выданные конвекционные документы, акты освидетельствований судна и данные классификационных освидетельствований. Получив такой статус, оценщик будет обладать информацией о полном пакете документов, которые заказчик может предоставить для оценки.

К дополнительной технической информации относятся:

- заключения о техническом состоянии судна и (или) его основных элементов, выполненные независимыми организациями или

сюрвейерами;

- справка о произведенных ремонтах и замене оборудования на судне и планируемых на ближайшее время, наработка главных и вспомогательных двигателей.

Бухгалтерская информация должна содержать:

- инвентарный номер объекта;
- первоначальную стоимость объекта;
- остаточную стоимость объекта;
- номер и дату акта ввода в эксплуатацию объекта;
- местонахождение объекта и т. п.

Кроме того, оценщик должен представлять, как построена учетная политика судовладельца (как поставлен на учет корпус, машина, инвентарь, все ли составляющие спецификации поставлены на бухгалтерский учет).

Заказчику необходимо предоставить балансовую справку по основному средству (выписка с 01 счета) и инвентарную карточку на объект оценки.

Экономическая информация предоставляется собственником судна или заказчиком оценки. Она должна содержать данные об экономических показателях работы судна, о типе его использования (сдача в аренду, прямая эксплуатация, иные варианты). Обычно предоставляется справка о статистических экономических показателях эксплуатации судна за периоды навигации, а также прогнозные данные на будущую навигацию (план), которая содержит следующие данные:

- сведения о работе на линии, в трампе, о видах грузов, годовом цикле использования, произведенных ремонтах, об объемах перевозок, о тарифах и фрахтовых ставках на перевозку;
- объемы перевалки (бункеровки) по видам;
- годовые эксплуатационные (операционные) расходы на каждое судно по статьям;
- суточные расходы на судно на ходу и на стоянке;
- тарифы на все виды услуг.

Справка о статистических экономических показателях эксплуатации судна должна быть заверена печатью и подписью ответственного лица.

Описание объекта оценки – судна

Описание объекта оценки – судна выполняется на основании судовых документов и данных визуального осмотра.

Осмотр любого объекта оценки, в частности судна, является одной из важных процедур, которая позволяет оценщику наилучшим образом получить представление об объекте оценки. На осмотре можно лично убедиться в качествах судна, поговорить с капитаном, старшим механиком и другими членами экипажа. Они могут дать дополнительную информацию об объекте, которую невозможно обнаружить в судовых документах, например информацию о необходимых заменах оборудования, авариях. При осмотре также можно увидеть оригинальные судовые документы (часто бывает так, что заказчик передает документы из офиса, в котором хранятся только копии, которые могут оказаться не последними). По нашему мнению, осмотр судна может повысить точность оценки на 10–20 процентов.

Зачастую случается так, что проведение осмотра судна невозможно или затруднительно из-за рейсовых переходов судна, значительной его удаленности и недостижимости. Оценщик обязан отразить информацию о местоположении судна на дату оценки, желательно указать, какими системами ведется контроль местоположения судна, необходимо указать пути его следования. Желательно указать график работы судна, среднегодовое количество рейсов, их продолжительность, типичное направление, дальность перевозок и т. д.

Однако стоит помнить о том, что осмотр судна не позволяет сделать оценщику вывод о фактическом техническом состоянии объекта, так как достоверные данные о состоянии корпуса, систем и механизмов могут быть получены только из судовых документов.

В описании судна должно быть указано следующее:

- 1) идентификационные характеристики объекта оценки;
- 2) история объекта оценки;
- 3) основные технические характеристики объекта оценки;
- 4) описание технического состояния объекта оценки;
- 5) характеристики рынка судов и позиционирование объекта оценки.

Идентификационные характеристики объекта оценки:

- наименование;
- тип;
- регистрационный (учетный) номер;
- номер ИМО;

- позывной сигнал;
- заводской (серийный) номер;
- дата выпуска (постройки);
- наименование предприятия-изготовителя;
- порт приписки;
- флаг;
- класс;
- наименование и реквизиты владельца;
- копия (реквизиты) документа на право владения;
- наименование и адрес эксплуатанта (арендатора);
- копия (реквизиты) документа на право эксплуатации (аренды).

История объекта оценки должна содержать следующее:

- дата ввода в эксплуатацию объекта;
- первоначальная стоимость объекта на дату ввода его в эксплуатацию (историческая стоимость);
- сведения о предыдущих владельцах объекта, его эксплуатантах (арендаторах), о форме собственности и ее изменениях;
- данные о балансовой стоимости объекта;
- сведения о реновации и остаточном сроке службы объекта;
- сведения о проведенных капитальных ремонтах объекта (даты, вид, ремонтное предприятие), авариях, предприятиях, выполнявших техническое обслуживание и ремонт;
- данные о соблюдении регламентов технического обслуживания и ремонта, хранения объекта и т. п.

Основные технические характеристики судна – это комплекс количественных показателей, определяющих его возможности выполнять свое целевое назначение. Основными техническими характеристиками, оказывающими влияние на оценку стоимости судна, являются:

- для транспортных судов – дедвейт (грузоподъемность), скорость, габариты грузовых отсеков и люков, краны, количество пассажиров, компоновка кают, дальность плавания при максимальной коммерческой нагрузке и максимальном запасе топлива, класс, генеральная скорость, экономичность двигателей, грузовые устройства (краны, стрелы, насосы и т. п.);
- для добывающих судов – валовая вместимость, мощность судовой

энергетической установки (далее СЭУ), суточная производительность промыслового оборудования, объем трюмов и производительность морозильной установки, количество лебедок, скорость траления, производительность технологического оборудования и т. п.

- для вспомогательного флота – производительность, мощность СЭУ, тяга на гаке, мощность и расход насосов, суммарная грузоподъемность кранов, вылет стрелы, площадь палубы и т. п.
- для судов технического флота – основные размерения, мощность СЭУ, производительность, мощность технологического и грузового оборудования, грузоподъемность и т. п.

Характеристики судовой энергетической установки:

- тип, количество, мощность (тяга) судовой установки (двигателей), тип топлива, расходные характеристики. Ресурс, наработка, номера главного двигателя;
- тип, количество, мощность (двигателей) электростанции, тип топлива, расходные характеристики;
- тип, мощность котельной установки.

Характеристики систем управления:

- состав радио- и навигационного оборудования, систем безопасности;
- системы контроля, системы управления СЭУ, степень автоматизации и т. п.

Характеристики оборудования:

- состав и характеристики пассажирского и грузового оборудования, оборудования для применения судов в народном хозяйстве, специального оборудования и т. п.;
- состав промыслового и технологического оборудования.

Характеристики системы эксплуатации:

- расход топлива;
- наличие и количество членов экипажа;
- удельные эксплуатационные расходы (стоимость суток на ходу и на стоянке), расходы в тайм-чартере;
- тип системы технического обслуживания и ремонта (планово-предупредительный ремонт, техническое обслуживание и ремонт по состоянию и т. п.);
- стоимость ремонтов;
- экономика судна в год с расходами постатейно, тарифы, фрахтовые ставки,

арендные ставки бербоут-чартера, тайм-чартера и т. п. (текущие, рейсовые, погрузочно-разгрузочные и капитальные затраты на содержание).

Ресурсы, установленные для оцениваемого типа судна:

- при оценке учитываются виды ресурсов, циклы эксплуатации, календарный срок службы (в годах) и других параметрах; докование судна, периодичность; виды и сроки освидетельствования; стоимость технического обслуживания судна;
- наработка главных и вспомогательных двигателей;
- наличие реновации и ее вид, документы по продлению срока службы.

Характеристики экологического воздействия:

- характеристики судна и действующие ограничения по экологии, свидетельство по защите окружающей среды от загрязнения нефтесодержащими веществами, эмиссии вредных веществ в окружающую среду в результате работы двигателей, наличие в топливе токсичных веществ (сера) и возможность их попадания в окружающую среду в процессе нормальной эксплуатации или катастрофы и т. п.;
- характеристика утилизационных средств и систем.

Регламентированные законами и другими нормативными актами правовые, организационные и экономические основы эксплуатации судов, оказывающие существенное воздействие на стоимость:

- документация, разрешающая допуск судов к эксплуатации. Для гражданских судов – документ, свидетельство о государственной регистрации, документ о техническом надзоре (учете), классе и т. п. В случае отсутствия соответствующего допуска должны быть представлены данные о затратах финансовых средств и времени на его получение;
- действующие и планируемые к введению экологические нормативы, запрещающие или ограничивающие эксплуатацию судов на соответствующей территории;
- действующие и планируемые к введению ограничения, обеспечивающие безопасность судоходства, в том числе безопасность управления морским и речным движением и т. п.

Характеристики рынка судов и позиционирование объекта оценки:

- состояние производства, первичного и вторичного рынков оцениваемого судна и его аналогов;
- рынок аренды оцениваемого судна, а также действующие государственные ограничения на продажу отдельных специальных видов судов, их элементов и технологий.

Заключение о техническом состоянии судна готовится по результатам осмотра судна (акту осмотра) и акту о техническом состоянии (сюрвейерский отчет).

Акт о техническом состоянии (сюрвейерский отчет) должен содержать следующие данные:

- состав комиссии с указанием должностей (либо сюрвейер), даты, подписей председателя и членов комиссии, заверенные печатью организации, образовавшей комиссию;
- идентификационные характеристики объекта оценки, его основных агрегатов и узлов, которые оказывают существенное влияние на его стоимость;
- местоположение объекта;
- установленные для объекта оценки ресурсы до списания (технические ресурсы) - назначенные ресурсы, назначенные и гарантийные ресурсы до первого ремонта и межремонтные ресурсы, данные о продлении ресурсов и другие необходимые для целей оценки параметры, установленные для оцениваемого объекта соответствующими актами, зафиксированные в формулярах, паспортах и иных документах;
- общая наработка судна и его отдельно оцениваемых элементов (с начала эксплуатации и после последнего ремонта);
- остатки ресурсов до ремонта (с учетом продления);
- данные о соблюдении регламентов технического обслуживания и ремонтов;
- данные о проведенных ремонтах;
- данные о последних проведенных формах технического обслуживания и работах по хранению;
- комплектность объекта;
- перечень снятых агрегатов и узлов;
- перечень неисправностей агрегатов и узлов;
- фактическое техническое состояние объекта;
- рекомендации по дальнейшему использованию объекта, необходимым ремонтно-восстановительным работам и в случае необходимости прогноз сроков службы объекта. В заключительной части акта должен содержаться вывод о возможности дальнейшей эксплуатации объекта и необходимых мероприятиях по восстановлению работоспособности неисправных, выработавших межремонтные ресурсы, находящихся на хранении или консервации объектов;
- выводы о техническом состоянии.

Выбор основных ценообразующих факторов является важнейшей задачей оценки. Основными ценообразующими факторами⁴ для судов являются:

- тип судна;
- год и место постройки;
- класс судна (классификационное общество, район плавания, ледовое усиление, степень автоматизации);
- дедвейт, промысловая или иная производительность, пассажироместимость, тяга на гаке;
- мощность главной и вспомогательной энергетических установок, род движения, скорость;
- техническое состояние.

Однако для каждого типа судов существуют свои ценообразующие факторы, имеющие специфику для конкретного типа, такие как буксиры (усилие на гаке), контейнеровозы (контейнероместимость), танкеры (типы перевозимого топлива, подогрев танков), рефрижераторы (объем рефрижераторных трюмов и температура в них), обеспечивающие суда (площадь палубы) и другие.

При оценке судов принято выделять удельные показатели, характеризующие стоимость судов в зависимости от их основных ценообразующих факторов: $\$/dwt$, $\$/kWt$, $\$/TEU$, $\$/CBFt$ (соответственно цена/дедвейт – для транспортных судов, цена/мощность – для буксиров, спасателей, снабженцев, цена/контейнер – для контейнеровоза, цена/объем – для рефрижераторов).

При определении наилучшего и наиболее эффективного использования (НЭИ) для любого судна в первую очередь нужно рассматривать возможности его использования по назначению. Обычно анализ НЭИ для оцениваемого судна имеет несколько условный характер, так как зачастую прямое назначение судна и является его наиболее эффективным использованием, за исключением случаев реновации судов со сменой их назначения или класса, морального устаревания, а также сдачи судна на слом.

При анализе НЭИ необходимо учитывать ситуацию на рынке судов, фрахтовом рынке и в отрасли, к которой относится объект оценки.

Широкую практику приобрел процесс модернизации сухогрузных судов в танкеры, танкеров в химовозы, газовозы и т. д. Существует достаточно широкий спектр различных видов переоборудования судов со сменой назначения, однако практически все виды переоборудования имеют единичные примеры и не имеют серийный характер. Не имея информации от заказчика о

⁴ Для каждого типа судов ряд ценообразующих факторов может значительно отличаться.

планируемой модернизации судна, оценщик самостоятельно не сможет провести расчеты и обосновать экономические выгоды от ее осуществления. А многие цели использования оценки и не требуют от оценщика проведения таких расчетов.

Позиционирование судна на рынке является следствием изучения рынка, к которому относится оцениваемый объект. Данные о рынке могут быть получены непосредственно от участников рынка судов – судовых и фрахтовых брокеров, агентов, сюрвейеров и собственников.

Необходимо определить наиболее вероятные источники спроса, которыми могут быть российские или зарубежные компании. Как следствие, оценка рыночной стоимости судна проводится с учетом ориентации на отечественного покупателя (внутренний рынок) или зарубежного (мировой рынок).

Востребованность судна на рынке, равно как и спрос на него, зависят от загрузки судов рассматриваемого типа «наличия работы» и «наличия морского ресурса». Количество предложений о продаже судов конкретного типа или отсутствие таковых помогут сделать заключение об объеме спроса.

Судовые брокеры характеризуют рынок как рынок «продавца» в случае отсутствия предложений о продаже на рынке и наличия спроса на этот вид судов (по количеству запросов или заявок). Продавец находится в более выгодных условиях и диктует свои условия сделки. Рыночный срок экспозиции в таком случае может составлять 2–4 месяца. Обратная ситуация характеризуется как рынок «покупателя», маркетинговый период в таком случае составляет от 4-х месяцев, продавец готов к торгу.

Основным следствием изучения рынка должно стать заключение о рыночном сроке экспозиции для оцениваемого судна. Типичный маркетинговый период для речных судов должен учитывать навигационный период и время выставления на продажу. Как правило, попытки судовладельца уменьшить маркетинговый период неизбежно приводят к снижению цены продажи.

В заключение можно отметить, что уровень перечня документов, требуемый оценщиком у заказчика, может значительно различаться в зависимости от доступа оценщика к информации об оцениваемом типе судов, от цели и назначения оценки (к примеру, для актуализации отчета достаточно статуса и бухгалтерских документов). Отчет об оценке должен удовлетворять всем требованиям стандартов и закона об оценочной деятельности.

Мы не даром привели общую схему описания судна. Она дает информацию для составления перечня необходимых для оценки судов документов. А так как типов судов великое множество, особенностей эксплуатации также много, единый перечень создать невозможно. Но

принципы едины – это правовые, технические, бухгалтерские и экономические документы. Таким образом, в первичный список документов должна войти выборка из судовых документов. После ознакомления с объектом оценки и подготовки его предварительного описания осуществляется вторичный запрос для уточнения информации об объекте, и после проведения расчетов может возникнуть потребность в уточняющих документах и данных, необходимых для проведения оценки.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Федеральный закон от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ.
2. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации : Федеральный закон от 7 марта 2001 года № 24-ФЗ (с изменениями и дополнениями).
3. Правила и руководства Российского морского регистра судоходства.
<http://www.rs-head.spb.ru/ru/publications/>.
4. Правила и руководства Российского Речного Регистра.
<http://www.rivreg.ru/publication/izdania/>