

СОДЕРЖАНИЕ

Сопроводительное письмо	3
1. Основные факты и выводы.....	4
1.1. Порядковый номер отчета, дата составления отчета, дата проведения осмотра объекта оценки.....	4
1.2. Основание для проведения оценки	4
1.3. Общая информация, идентифицирующая объект оценки	4
1.4. Результаты оценки, полученные при применении различных подходов к оценке	4
1.5. Итоговая величина стоимости объекта оценки.....	4
1.6. Ограничения и пределы применения полученной итоговой стоимости объекта оценки.....	4
2. Задание на оценку	4
3. Заявление о соответствии.....	6
4. Содержание и объем работ, использованных для проведения оценки	7
4.1. Используемая терминология	7
4.2. Содержание и объем работ, использованных для проведения оценки.....	9
5. Сведения о заказчике оценки и об оценщике	9
6. Допущения и ограничительные условия, использованные оценщиком при проведении оценки (в том числе специальные).....	10
7. Перечень использованных при проведении оценки объекта оценки данных с указанием источников их получения.....	11
8. Перечень документов используемых оценщиком и устанавливающих количественные и качественные характеристики объекта оценки	12
9. Применяемые стандарты оценочной деятельности и обоснование их применения	12
10. Точное описание объекта оценки с приведением ссылок на документы, устанавливающие количественные и качественные характеристики объекта оценки.....	13
10.1. Количественные и качественные характеристики объекта оценки.....	13
10.2 Количественные и качественные характеристики элементов, входящих в состав объекта оценки, которые имеют специфику, влияющую на результаты оценки объекта оценки.....	13
10.3 Количественные и качественные характеристики элементов, входящих в состав объекта оценки, которые имеют специфику, влияющую на результаты оценки объекта оценки.....	13
10.4 Информация о текущем использовании объекта оценки	17
10.5 Другие факторы и характеристики, относящиеся к объекту оценки, существенно влияющие на его стоимость.....	17
10.6. Определение вида стоимости	17
11. Анализ рынка объекта оценки и обоснование значений или диапазонов значений ценообразующих факторов.....	18
11.1 Факторы конкурентоспособности и перспективы развития российского гражданского авиастроения..	18
11.2 Ценообразование и ценообразующие факторы на вторичном рынке машин и оборудования	23
12. Описание процесса оценки объекта оценки в части применения подходов с приведением расчетов или обоснование отказа от применения подходов к оценке объекта оценки	25
12.1. Сравнительный подход.....	25
12.2. Доходный подход.....	25
12.3. Затратный подход	25
12.4. Обоснования выбора подходов оценки	26
13. Сравнительный подход	27
14. Затратный подход	27
15. Доходный подход.....	32
16. Согласование результатов.....	32
17. Итоговое заключение о стоимости объекта оценки	33
18. Список литературы и использованной информации	34
19. Приложение	35

Конкурсному управляющему
ЗАО «Авиационная компания «Полёт»
Литви Б.П.

Уважаемый Борис Павлович!

В соответствии с договором № 258 от 16 июня 2017 года, заключенным между Вами и ООО «Оценка-Гарант», мы провели оценку рыночной стоимости движимого имущества, а именно самолета АН-124-100 регистрационный номер RA-82075, для целей реализации в рамках конкурсного производства.

Итоговая рыночная стоимость объекта оценки по состоянию на 15 июня 2018 года, с учетом округления без учета НДС, составляет:

763 231 000 (Семьсот шестьдесят три миллиона двести тридцать одна тысяча) рублей.

Предлагаемый Вашему вниманию Отчёт об оценке содержит краткое описание оцениваемого имущества, собранную нами фактическую информацию, этапы проведенного анализа, обоснование полученных результатов, а также ограничительные условия и сделанные допущения.

Оценщик не принимает на себя ответственность за последующие изменения социальных, экономических, юридических и природных условий, которые могут повлиять на изменение стоимости оцениваемых прав собственности после даты оценки.

Следует особо отметить – настоящий отчет содержит профессиональное мнение Оценщика относительно стоимости объекта оценки исключительно для целей указанных в задании на оценку и в настоящем отчете.

В случае возникновения каких-либо вопросов по данному Отчёту, обращайтесь непосредственно к нам, чтобы исключить неправильное его толкование.

Благодарим Вас за возможность оказать Вам услугу.

С уважением,

Директор

ООО «Оценка - Гарант»

Р.Н. Низеев

1. ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ И ВЫВОДЫ

1.1. Порядковый номер отчета, дата составления отчета, дата проведения осмотра объекта оценки

В системе нумерации Оценщика настоящий Отчет имеет номер 258.

Датой составления Отчета является 27 июля 2018 г.

Дата проведения осмотра Объекта оценки: 15 июня 2018 г.

1.2. Основание для проведения оценки

Основанием для проведения оценки является Договор № 258 от 16 июня 2017 года, заключенный между ООО «Оценка-Гарант» и ЗАО «Авиационная компания «Полёт».

1.3. Общая информация, идентифицирующая объект оценки

№ п/п	Наименование объекта оценки	Год выпуска	Балансовая стоимость, руб.	Остаточная стоимость, руб.
1	Самолет АН-124-100 регистрационный номер RA-82075	28.11.1994	Не предоставлена	Не предоставлена

1.4. Результаты оценки, полученные при применении различных подходов к оценке

№ п/п	Наименование объекта оценки	Год выпуска	Стоимость, полученная затратным подходом, руб.	Стоимость, полученная сравнительным подходом, руб.	Стоимость, полученная доходным подходом, руб.	Рыночная стоимость объекта оценки округленно, руб.
1	Самолет АН-124-100 регистрационный номер RA-82075	28.11.1994	763 231 000	Не применялся	Не применялся	763 231 000

1.5. Итоговая величина стоимости объекта оценки

№ п/п	Наименование объекта оценки	Год выпуска	Рыночная стоимость с учетом округления без НДС, руб.
1	Самолет АН-124-100 регистрационный номер RA-82075	28.11.1994	763 231 000

1.6. Ограничения и пределы применения полученной итоговой стоимости объекта оценки

Предполагаемое использование результатов оценки: для целей реализации в рамках конкурсного производства.

Результаты оценки не могут быть использованы для других целей.

Ограничение по использованию результатов оценки: результаты оценки объекта оценки могут быть использованы в течение 6 месяцев от даты составления отчета об оценке.

2. ЗАДАНИЕ НА ОЦЕНКУ

Объект оценки	<i>Движимое имущество, указанное в п. 1.3. (Общая информация, идентифицирующая объект оценки)</i>
Состав объекта оценки	<i>Объекты не имеют отдельных частей</i>
Собственник объекта оценки на дату оценки	<i>Закрытое акционерное общество «Авиационная компания «Полёт»</i>
Имущественные права на объект(-ы) оценки (оформленное право)	<i>Собственность</i>
Имущественные права на объект оценки (оцениваемое право)	<i>Право собственности</i>
Характеристика объекта оценки и его оцениваемых частей	<i>Приведена в Разделе 9 настоящего Отчета</i>
Балансовая стоимость	<i>Заказчиком не предоставлена</i>
Обременения и ограничения использования объекта	<i>В соответствии с техническим заданием к договору учет обременений и ограничений не производится.</i>
Цель оценки	<i>Определение рыночной стоимости объекта оценки</i>
Предполагаемое использование результатов оценки (цели и задачи проведения оценки)	<i>Для целей реализации в рамках конкурсного производства.</i>
Ограничения, связанные с предполагаемым использованием ре-	<i>Результат оценки должен быть использован исключительно в соответствии с п. «Предполагаемое использование результатов оценки (цели и задачи проведения</i>

<i>результатов оценки</i>	<i>оценки)»</i>
Вид оцениваемой стоимости	<i>Рыночная стоимость</i>
Дата оценки	<i>15 июня 2018 года</i>
Дата осмотра объекта	<i>15 июня 2018 года</i>
Дата составления отчета	<i>27 июля 2018 года</i>
Срок проведения оценки	<i>с 15 июня 2018 года по 27 июля 2018 года</i>
Особенности проведения осмотра объекта оценки	<i>Осмотр объекта оценки производился 15 июня 2018 года без ограничения доступа к объекту оценки</i>
Порядок и сроки предоставления Заказчиком необходимых для проведения оценки материалов и информации	<i>Вся необходимая информация на объекты оценки Заказчиком была предоставлена Оценщику при заключении договора на оказание услуг по оценке</i>
Необходимость привлечения отраслевых экспертов	<i>Отсутствует</i>
Допущения и ограничения, на которых должна основываться оценка	<ul style="list-style-type: none"> • в процессе подготовки отчета об оценке, Оценщик исходит из допущения о достоверности предоставленных Заказчиком документов; • ответственность за законность получения и достоверность предоставленных Заказчиком документов несет Заказчик; юридическая экспертиза не входит в число задач настоящей оценки, в связи с чем таковая не производилась; • от Оценщика не требуется появляться в суде или свидетельствовать иным образом по поводу составленного отчета об оценке или оцененного имущества, кроме как на основании отдельного договора с Заказчиком или официального вызова суда; • отчет об оценке предназначен для Заказчика и не может передаваться другим юридическим и физическим лицам с целью, не предусмотренной назначением настоящей оценки. Использование результатов отчета об оценке по другому назначению будет некорректно; • Исполнитель обязуется обеспечить конфиденциальность информации, полученной от Заказчика, и содержащихся в отчете об оценке выводов; • при проведении оценки предполагается отсутствие каких-либо факторов, помимо оговоренных в отчете, влияющих на стоимость оцениваемого имущества. На Оценщике не лежит ответственность по обнаружению (или в случае обнаружения) подобных факторов; • ни Заказчик, ни Оценщик не могут использовать Отчет (или любую его часть) иначе, чем это предусмотрено договором об оценке и настоящим Задаaniem на оценку; • оценщики не принимают на себя ответственность за последующие изменения социальных, экономических и юридических условий, которые могут повлиять на стоимость объекта оценки; • итоговая величина стоимости объекта оценки, указанная в отчете об оценке, может быть признана рекомендуемой для целей совершения сделки с объектами оценки, если с даты составления отчета об оценке до даты совершения сделки с объектом оценки или с даты представления публичной оферты прошло не более 6 месяцев; <p><i>прочие допущения и ограничения, обусловленные спецификой конкретного объекта оценки, выбранными методами оценки и прочими факторами.</i></p>
Нормативные акты и стандарты, используемые при составлении Отчета Оценщика	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Федеральный закон от 29 июля 1998 г. № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3813; 2002, № 4, ст. 251; № 12, ст. 1093; № 46, ст. 4537; 2003, № 2, ст. 167; № 9, ст. 805; 2004, № 35, ст. 3607; 2006, № 2, ст. 172; № 31, ст. 3456; 2007, № 7, ст. 834; № 29, ст. 3482; № 31, ст. 4016; 2008, № 27, ст. 3126; 2009, № 19, ст. 2281; № 29, ст. 3582, ст. 3618; № 52, ст. 6419, 6450; 2010, № 30, ст. 3998; 2011, № 1, ст. 43; № 27, ст. 3880; № 29, ст. 4291; № 48, ст. 6728; № 49, ст. 7024, ст. 7061; 2012, № 31, ст. 4333; 2013, № 23, ст. 2871; № 27, ст. 3477; № 30, ст. 4082; 2014, № 11, ст. 1098; № 23, ст. 2928; № 30, ст. 4226; 2015, № 1, ст. 52; № 10, ст. 1418);</i> • <i>Федеральные стандарты оценки: ФСО № 1 (утв. приказом № 297 от 20.05.2015 г.), ФСО № 2 (утв. приказом № 298 от 20.05.2015 г.), ФСО № 3 (утв. приказом № 299 от 20.05.2015 г.); ФСО № 10 (утв. приказом № 328 от 01.06.2015 г.).</i> • <i>Стандарты ССО РОО.</i>

3. ЗАЯВЛЕНИЕ О СООТВЕТСТВИИ

Подписавший данный Отчёт оценщик (далее Оценщик) настоящим удостоверяет, что в соответствии с имеющимися у него данными:

1. Факты, изложенные в отчете, достоверны и соответствуют действительности лишь в указанных в настоящем тексте целях и на дату оценки.

2. Содержащийся в отчете аналитический материал, выводы, мнения и заключения принадлежат самому Оценщику и должны трактоваться только в полном контексте с ограничительными условиями и допущениями, являющимися частью настоящего отчета.

3. Оценщик не имеет ни настоящей, ни ожидаемой заинтересованности в оцениваемом имуществе, и действует непредвзято и без предубеждения по отношению к участвующим сторонам, руководствуясь нормами профессиональной этики.

4. Вознаграждение Оценщика не зависит от итоговой оценки стоимости, а также тех событий, которые могут наступить в результате использования Заказчиком или третьими сторонами выводов и заключений, содержащихся в отчете.

5. Работа выполнена в соответствии с Федеральным законом от 29 июля 1998 г. № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3813; 2002, № 4, ст. 251; № 12, ст. 1093; № 46, ст. 4537; 2003, № 2, ст. 167; № 9, ст. 805; 2004, № 35, ст. 3607; 2006, № 2, ст. 172; № 31, ст. 3456; 2007, № 7, ст. 834; № 29, ст. 3482; № 31, ст. 4016; 2008, № 27, ст. 3126; 2009, № 19, ст. 2281; № 29, ст. 3582, ст. 3618; № 52, ст. 6419, 6450; 2010, № 30, ст. 3998; 2011, № 1, ст. 43; № 27, ст. 3880; № 29, ст. 4291; № 48, ст. 6728; № 49, ст. 7024, ст. 7061; 2012, № 31, ст. 4333; 2013, № 23, ст. 2871; № 27, ст. 3477; № 30, ст. 4082; 2014, № 11, ст. 1098; № 23, ст. 2928; № 30, ст. 4226; 2015, № 1, ст. 52; № 10, ст. 1418) и другими нормативными актами Российской Федерации в области оценки имущества.

6. Анализ информации, мнения и заключения, содержащиеся в Отчете, соответствуют требованиям Федеральных стандартов оценки: ФСО № 1 (утв. приказом № 297 от 20.05.2015 г.), ФСО № 2 (утв. приказом № 298 от 20.05.2015 г.), ФСО № 3 (утв. приказом № 299 от 20.05.2015 г.); ФСО № 10 (утв. приказом № 328 от 01.06.2015 г.).

7. Оценка произведена на основании анализа рынка соответствующих видов имущества на дату оценки.

8. Оценщиком был лично произведен осмотр оцениваемого имущества, идентификация производилась со слов и в присутствии Заказчика.

9. Копия отчета хранится в архиве Оценщика до истечения срока исковой давности.

10. Публикация отчета целиком или по частям, или публикация ссылок на отчет, данных, содержащихся в отчете, имени и профессиональной принадлежности Оценщика – без письменного согласия Оценщика запрещена.

Оценщик

О.Р. Кокорев

27 июля 2018 года

4. СОДЕРЖАНИЕ И ОБЪЕМ РАБОТ, ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ОЦЕНКИ

4.1. Используемая терминология

К объекту оценки относятся объекты гражданских прав, в отношении которых законодательством Российской Федерации установлена возможность их участия в гражданском обороте.

В соответствии со ст. 5 вышеуказанного Закона к объектам оценки относятся:

отдельные материальные объекты (вещи);
совокупность вещей, составляющих имущество лица, в том числе имущество определенного вида (движимое или недвижимое, в том числе предприятия);
право собственности и иные вещные права на имущество или отдельные вещи из состава имущества;
права требования, обязательства (долги);
работы, услуги, информация;
иные объекты гражданских прав, в отношении которых законодательством Российской Федерации установлена возможность их участия в гражданском обороте.

При определении цены объекта оценки определяется денежная сумма, предлагаемая, запрашиваемая или уплаченная за объект оценки участниками совершенной или планируемой сделки.

При определении стоимости объекта оценки определяется расчетная величина цены объекта оценки, определенная на дату оценки в соответствии с выбранным видом стоимости. Совершение сделки с объектом оценки не является необходимым условием для установления его стоимости.

Итоговая стоимость объекта оценки определяется путем расчета стоимости объекта оценки при использовании подходов к оценке и обоснованного оценщиком согласования (обобщения) результатов, полученных в рамках применения различных подходов к оценке.

Подход к оценке представляет собой совокупность методов оценки, объединенных общей методологией. Методом оценки является последовательность процедур, позволяющая на основе существенной для данного метода информации определить стоимость объекта оценки в рамках одного из подходов к оценке.

Доходный подход – совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении ожидаемых доходов от использования объекта оценки.

Сравнительный подход – совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на сравнении объекта оценки с объектами – аналогами объекта оценки, в отношении которых имеется информация о ценах. Объектом – аналогом объекта оценки для целей оценки признается объект, сходный объекту оценки по основным экономическим, материальным, техническим и другим характеристикам, определяющим его стоимость. При этом могут применяться как цены совершенных сделок, так и цены предложений.

Затратный подход – совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении затрат, необходимых для воспроизводства либо замещения объекта оценки с учетом износа и устареваний. Затратами на воспроизводство объекта оценки являются затраты, необходимые для создания точной копии объекта оценки с использованием применявшихся при создании объекта оценки материалов и технологий. Затратами на замещение объекта оценки являются затраты, необходимые для создания аналогичного объекта с использованием материалов и технологий, применяющихся на дату оценки.

Датой оценки (датой проведения оценки, датой определения стоимости) является дата, по состоянию на которую определяется стоимость объекта оценки.

Информация о событиях, произошедших после даты оценки, может быть использована для определения стоимости объекта оценки только для подтверждения тенденций, сложившихся на дату оценки, в том случае, когда такая информация соответствует сложившимся ожиданиям рынка на дату оценки.

Допущение – предположение, принимаемое как верное и касающееся фактов, условий или обстоятельств, связанных с объектом оценки или подходами к оценке, которые не требуют проверки оценщиком в процессе оценки.

Объектом-аналогом является объект, сходный объекту оценки по основным экономическим, материальным, техническим и другим характеристикам, определяющим его стоимость.

При установлении затрат определяется денежное выражение величины ресурсов, требуемых для создания или производства объекта оценки, либо цену, уплаченную покупателем за объект оценки.

При определении наиболее эффективного использования объекта оценки определяется использование объекта оценки, при котором его стоимость будет наибольшей.

При проведении экспертизы отчета об оценке осуществляется совокупность мероприятий по проверке соблюдения оценщиком при проведении оценки объекта оценки требований законодательства Российской Федерации об оценочной деятельности и договора об оценке, а также достаточности и достоверности используемой информации, обоснованности сделанных оценщиком допущений, использования или отказа от использования подходов к оценке, согласования (обобщения) результатов расчетов стоимости объекта оценки при использовании различных подходов к оценке и методов оценки.

Срок экспозиции объекта оценки рассчитывается с даты представления на открытый рынок (публичная оферта) объекта оценки до даты совершения сделки с ним.

При осуществлении оценочной деятельности используются следующие виды стоимости объекта оценки:

- рыночная стоимость;
- инвестиционная стоимость;
- ликвидационная стоимость;
- кадастровая стоимость.

При определении рыночной стоимости объекта оценки определяется наиболее вероятная цена, по которой объект оценки может быть отчужден на дату оценки на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства, то есть когда:

- одна из сторон сделки не обязана отчуждать объект оценки, а другая сторона не обязана принимать исполнение;
- стороны сделки хорошо осведомлены о предмете сделки и действуют в своих интересах;
- объект оценки представлен на открытом рынке посредством публичной оферты, типичной для аналогичных объекта оценки;
- цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за объект оценки и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было;
- платеж за объект оценки выражен в денежной форме.

Возможность отчуждения на открытом рынке означает, что объект оценки представлен на открытом рынке посредством публичной оферты, типичной для аналогичных объектов, при этом срок экспозиции объекта на рынке должен быть достаточным для привлечения внимания достаточного числа потенциальных покупателей.

Разумность действий сторон сделки означает, что цена сделки – наибольшая из достижимых по разумным соображениям цен для продавца и наименьшая из достижимых по разумным соображениям цен для покупателя.

Полнота располагаемой информации означает, что стороны сделки в достаточной степени информированы о предмете сделки, действуют, стремясь достичь условий сделки, наилучших с точки зрения каждой из сторон, в соответствии с полным объемом информации о состоянии рынка и объекте оценки, доступным на дату оценки.

Отсутствие чрезвычайных обстоятельств означает, что у каждой из сторон сделки имеются мотивы для совершения сделки, при этом в отношении сторон нет принуждения совершить сделку.

Инвестиционная стоимость – это стоимость объекта оценки для конкретного лица или группы лиц при установленных данным лицом (лицами) инвестиционных целях использования объекта оценки.

При определении инвестиционной стоимости в отличие от определения рыночной стоимости учет возможности отчуждения по инвестиционной стоимости на открытом рынке не обязателен. Инвестиционная стоимость может использоваться для измерения эффективности инвестиций.

Ликвидационная стоимость – это расчетная величина, отражающая наиболее вероятную цену, по которой данный объект оценки может быть отчужден за срок экспозиции объекта оценки, меньший типичного срока экспозиции для рыночных условий, в условиях, когда продавец вынужден совершить сделку по отчуждению имущества.

При определении ликвидационной стоимости в отличие от определения рыночной стоимости учитывается влияние чрезвычайных обстоятельств, вынуждающих продавца продавать объект оценки на условиях, не соответствующих рыночным.

Под кадастровой стоимостью понимается установленная в процессе государственной кадастровой оценки рыночная стоимость объекта недвижимости, определенная методами массовой оценки, или, при невозможности определения рыночной стоимости методами массовой оценки, рыночная стоимость,

определенная индивидуально для конкретного объекта недвижимости в соответствии с законодательством об оценочной деятельности.

Кадастровая стоимость определяется как для объектов недвижимости, присутствующих на открытом рынке, так и для объектов недвижимости, рынок которых ограничен или отсутствует.

При определении кадастровой стоимости объектами оценки являются объекты недвижимости, сведения о которых содержатся в государственном кадастре недвижимости на дату проведения оценки.

4.2. Содержание и объем работ, использованных для проведения оценки

Процесс оценки включает в себя:

1. заключение договора на проведение оценки, включающего задание на оценку;
2. сбор и анализ информации, необходимой для проведения оценки;
3. применение подходов к оценке, включая выбор методов оценки и осуществление необходимых расчетов;
4. согласование (обобщение) результатов применения подходов к оценке и определение итоговой величины стоимости объекта оценки;
5. составление отчета об оценке.

Процесс оценки начинается с анализа возможных вариантов использования объекта с целью нахождения оптимального.

Следующий этап оценки - определение рыночной стоимости - осуществляется с учетом всех факторов, существенно влияющих как на данный сегмент рынка в целом, так и непосредственно на ценность рассматриваемой собственности. При определении стоимости подобных объектов общепринятыми являются три основных подхода:

- затратный подход;
- сравнительный подход;
- доходный подход.

Каждый из перечисленных подходов приводит к получению определенных ценовых характеристик объекта. Дальнейший сравнительный анализ позволяет взвесить достоинства и недостатки каждого из используемых подходов и установить окончательную оценку объекта собственности на основании данных того подхода, или подходов, которые расценены Оценщиком как наиболее надежные.

5. СВЕДЕНИЯ О ЗАКАЗЧИКЕ ОЦЕНКИ И ОБ ОЦЕНЩИКЕ

О заказчике – юридическое лицо

Организационно-правовая форма	Закрытое акционерное общество
Полное наименование	Закрытое акционерное общество «Авиационная компания «Полёт»
Реквизиты Заказчика	Юридический адрес: 129090, г. Москва, Олимпийский пр-т, д. 16, корп. 1 Почтовый адрес: 428001, Чувашская Республика, г. Чебоксары, ул. П. Ермолаева, д. 3, корп. 2, помещение 4 ИНН 3128000948, КПП 770201001 р/с 40702810675000003075 в дополнительном офисе № 8613/0003 ПАО Сбербанк к/с 3010181030000000609, БИК 049706609 Тел. 8(8352) 222-341, 89023284638
ОГРН, дата выдачи ОГРН	1023102365197 от 11.11.2002г.
Место нахождения	Юридический адрес: 129090, г. Москва, Олимпийский пр-т, д. 16, корп. 1

Об Оценщике, работающем на основании трудового договора

Оценщик, задействованный в проведении работы по оценке, имеют соответствующее высшее образование, а также профессиональное образование в области оценки бизнеса, недвижимости, машин, оборудования и транспортных средств.

Фамилия, Имя, Отчество оценщика	Кокорев Олег Рудольфович
Местонахождение оценщика	ООО «Оценка-Гарант»; Чувашская Республика, г. Чебоксары, ул. Калинина, д.106, e-mail: 380905@mail.ru, тел. 8 927-668-09-05
Информация о членстве в саморегулируемой организации оценщиков	Является членом Общероссийской общественной организации «Российское общество оценщиков», зарегистрированной под №0003 от 09.07.2007 г., и включен в реестр оценщиков за регистрационным №001804 от 11 декабря 2007 года Реквизиты РОО: 105066, Москва, 1-ый Басманный пер., 2А Тел./факс: +7 (495) 662 7425, +7 (499) 267 8718 e-mail: info@sroro.ru сайт в Интернет: http://www/sroro.ru

Номер и дата выдачи документа, подтверждающего получение профессиональных знаний в области оценочной деятельности	Диплом о профессиональной переподготовке ППП № 397641 от 25 июля 2006 года, выдан ГОУ ВПО Московским автомобильно-дорожным институтом (ГТУ) Волжский филиал. Специализация «Оценка стоимости предприятия (бизнеса)». Опыт работы в области оценки имущества с 2006 года.
	Квалификационный аттестат в области оценочной деятельности по направлению оценочной деятельности «Оценка движимого имущества» №011217-2 от 24.04.2018 года
Сведения о страховании гражданской ответственности оценщика	Гражданская ответственность Оценщика застрахована в Страховом публичном акционерном обществе «Ингосстрах» (Россия, Москва, ул. Пятницкая, 12 стр. 2), сертификат к договору обязательного страхования ответственности оценщика №433-550-073582/17 от 30.11.2017 г., срок действия с 30 ноября 2017 г. по 29 ноября 2018 г., страховая сумма: 30 000 000 рублей.
Стаж работы в оценочной деятельности	с 2006 года
Степень участия в проведении оценки объекта оценки	100%
Сведения о независимости оценщика в соответствии с п.п г п.8 ФСО №3 и ст. 11, 16 135-ФЗ «Закона об оценочной деятельности в РФ»	В отношении объекта оценки оценщик не имеет вещные или обязательственные права вне договора. Оценщик не является участником (членом) или кредитором юридического лица – заказчика и такое юридическое лицо не является кредитором и страховщиком оценщика.
Организационно-правовая форма юридического лица, с которым оценщик заключил трудовой договор	Общество с ограниченной ответственностью
Полное наименование юридического лица, с которым оценщик заключил трудовой договор	Общество с ограниченной ответственностью «Оценка – Гарант»
Реквизиты юридического лица	Юридический адрес: 428022, Чувашская Республика, г. Чебоксары, ул. Калинина, д.106, ИНН 2130022489, КПП 213001001 Банк получателя: Филиал «Нижегородский» АО «АЛЬФА-БАНК» г. Нижний Новгород, расчетный счет: 40702810429040000953, к/с 30101810200000000824, БИК 042202824
ОГРН, дата присвоения ОГРН юридического лица, с которым оценщик заключил трудовой договор	1072130010270 от 13.06.2007г.
Место нахождения юридического лица, с которым оценщик заключил трудовой договор	Чувашская Республика, г. Чебоксары, ул. Калинина, д.106, тел/факс (8352) 27-07-75
Ответственность Исполнителя	Ответственность Исполнителя застрахована в СПАО «Ингосстрах» (Россия, Москва, ул. Пятницкая, 12 стр. 2), сертификат к договору обязательного страхования ответственности при осуществлении оценочной деятельности №433-550-076047/17 от 07.12.2017 г., срок действия с 07 декабря 2017 г. по 06 декабря 2018 г., страховая сумма: 100 000 000 рублей.
Сведения о независимости юридического лица в соответствии с п.п г п.8 ФСО №3 и ст. 11, 16 135-ФЗ «Закона об оценочной деятельности в РФ»	Юридическое лицо не имеет имущественный интерес в объекте оценки и не является аффилированным лицом заказчика, а также в иных случаях, установленных законодательством Российской Федерации

Сведения о привлекаемых к проведению оценки и подготовке отчета об оценке организациях и специалистах

Информация обо всех привлекаемых к проведению оценки и подготовке отчета об оценке организациях и специалистах с указанием их квалификации и степени их участия в проведении объекта оценки	Не привлекались
--	-----------------

6. ДОПУЩЕНИЯ И ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ, ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ОЦЕНЩИКОМ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ОЦЕНКИ (В ТОМ ЧИСЛЕ СПЕЦИАЛЬНЫЕ)

Следующие допущения и ограничивающие условия являются неотъемлемой частью данного Отчёта. Достоверность оценки ограничивается следующими условиями:

1. В процессе подготовки настоящего Отчёта, Оценщик исходил из достоверности правоустанавливающих документов на объект недвижимости.

2. Юридическое описание права собственности на оцениваемое имущество презюмируется со слов и по информации, представленной Заказчиком. Оцениваемые права рассматриваются свободными от каких-либо претензий или ограничений, кроме оговоренных в Отчете.

3. Оценщик лично произвел визуальный осмотр оцениваемого имущества. Оценщик не производил обмер объекта оценки, полагаясь на верность исходной информации, предоставленной Заказчиком.

4. От Оценщика не требуется появляться в суде или свидетельствовать иным образом по поводу составленного Отчёта или произведенной оценки, кроме как на основании отдельного договора с Заказчиком.

5. При проведении оценки предполагалось отсутствие каких-либо скрытых факторов, влияющих на стоимость оцениваемого имущества. На Оценщике не лежит ответственность по обнаружению (или в случае обнаружения) подобных факторов.

6. Исходные данные, использованные Оценщиком при подготовке Отчёта, были получены из надежных источников и считаются достоверными. Тем не менее, Оценщик не может гарантировать их абсолютную точность, поэтому там, где это, возможно, делаются ссылки на источник информации.

7. Ни Заказчик, ни Оценщик не могут использовать Отчёт (или любую его часть) иначе, чем это предусмотрено договором об оценке.

8. Юридическая экспертиза не входит в число задач настоящей оценки, соответственно таковая процедура Оценщиком не производилась.

9. Итоговая величина стоимости объекта оценки, указанная в отчете об оценке, составленном в порядке и на основании требований, установленных Федеральным законом «Об оценочной деятельности в Российской Федерации», стандартами оценки и нормативными актами по оценочной деятельности уполномоченного федерального органа по контролю за осуществлением оценочной деятельности в РФ, может быть признана рекомендуемой для целей совершения сделки с объектом оценки, если с даты составления отчета об оценке до даты совершения сделки с объектом оценки или с даты представления публичной оферты прошло не более шести месяцев.

7. ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ОЦЕНКИ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ ДАННЫХ С УКАЗАНИЕМ ИСТОЧНИКОВ ИХ ПОЛУЧЕНИЯ

Основными источниками информации, использованными в Отчёте, стали данные открытых электронных и печатных изданий, где в режиме свободного доступа размещаются сведения о публичных офертах, аналитические материалы, экспертные оценки и интервью со специалистами ведущих столичных агентств недвижимости.

- Конституция Российской Федерации
- Гражданский кодекс Российской Федерации ч. I и II.
- Федеральный закон от 29 июля 1998 г. № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3813; 2002, № 4, ст. 251; № 12, ст. 1093; № 46, ст. 4537; 2003, № 2, ст. 167; № 9, ст. 805; 2004, № 35, ст. 3607; 2006, № 2, ст. 172; № 31, ст. 3456; 2007, № 7, ст. 834; № 29, ст. 3482; № 31, ст. 4016; 2008, № 27, ст. 3126; 2009, № 19, ст. 2281; № 29, ст. 3582, ст. 3618; № 52, ст. 6419, 6450; 2010, № 30, ст. 3998; 2011, № 1, ст. 43; № 27, ст. 3880; № 29, ст. 4291; № 48, ст. 6728; № 49, ст. 7024, ст. 7061; 2012, № 31, ст. 4333; 2013, № 23, ст. 2871; № 27, ст. 3477; № 30, ст. 4082; 2014, № 11, ст. 1098; № 23, ст. 2928; № 30, ст. 4226; 2015, № 1, ст. 52; № 10, ст. 1418)
- Федеральные стандарты оценки: ФСО № 1 (утв. приказом № 297 от 20.05.2015 г.), ФСО № 2 (утв. приказом № 298 от 20.05.2015 г.), ФСО № 3 (утв. приказом № 299 от 20.05.2015 г.); ФСО № 10 (утв. приказом № 328 от 01.06.2015 г.).
- Ковалев А.П. Оценка стоимости активной части основных фондов: Учебно-методическое пособие. - М.: Финстатинформ, 1997.
- Оценка рыночной стоимости машин и оборудования. Серия «Оценочная деятельность». Учебно-практическое пособие. - М.: Дело, 1998.
- Оценка рыночной стоимости машин и оборудования. Учебное пособие. - М.: Международная академия оценки и консалтинга, 2002. 134 с.
- Кроме правовых актов, методической и технической литературы, при проведении оценки использовалась информация, размещенная на интернет-сайтах, указанных в соответствующих разделах Отчета.

Пользователь Отчёта, при желании, может самостоятельно ознакомиться с данной информацией по представленным адресам и ссылкам. Оценщик подтверждает, что на момент проведения оценки данная информация в указанных источниках существовала. Однако он не несёт ответственность за дальнейшие изменения содержания данных источников.

8. ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ОЦЕНЩИКОМ И УСТАНОВЛИВАЮЩИХ КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ

- Свидетельство о государственной регистрации прав на воздушное судно от 16 июня 2010 года, серия АА №000215.
- Сертификат летной годности гражданского воздушного судна № 2082112382 выдан 19.10.2011 г.
- Письмо ОАО «Межгосударственной авиастроительной компания «Ильюшин» от 23.06.08 № 1/Д-906 о поставке самолетов Ан-124.
- Листы формуляров планера, двигателя и ВСУ.
- Перечень систем ПНО, установленных на самолетах АН-124-100 ЗАО А/К «Полет» б/н RA-82075, RA-82077, RA-82080 в соответствии с требованиями ИКАО.
- Акт оценки технического состояния и годности к полетам воздушного судна АН-124-100 RA-82075 от 12.07.2012 г.

9. ПРИМЕНЯЕМЫЕ СТАНДАРТЫ ОЦЕНОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ОБОСНОВАНИЕ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ

При осуществлении оценочной деятельности Оценщик обязан соблюдать требования Федерального закона от 29 июля 1998 г. № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3813; 2002, № 4, ст. 251; № 12, ст. 1093; № 46, ст. 4537; 2003, № 2, ст. 167; № 9, ст. 805; 2004, № 35, ст. 3607; 2006, № 2, ст. 172; № 31, ст. 3456; 2007, № 7, ст. 834; № 29, ст. 3482; № 31, ст. 4016; 2008, № 27, ст. 3126; 2009, № 19, ст. 2281; № 29, ст. 3582, ст. 3618; № 52, ст. 6419, 6450; 2010, № 30, ст. 3998; 2011, № 1, ст. 43; № 27, ст. 3880; № 29, ст. 4291; № 48, ст. 6728; № 49, ст. 7024, ст. 7061; 2012, № 31, ст. 4333; 2013, № 23, ст. 2871; № 27, ст. 3477; № 30, ст. 4082; 2014, № 11, ст. 1098; № 23, ст. 2928; № 30, ст. 4226; 2015, № 1, ст. 52; № 10, ст. 1418), стандартов оценочной деятельности, а также стандарты и правила оценочной деятельности, утвержденные саморегулируемой организацией оценщиков, членом которой он является.

При составлении настоящего отчета в соответствии с Федеральным законом от 29 июля 1998 г. № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3813; 2002, № 4, ст. 251; № 12, ст. 1093; № 46, ст. 4537; 2003, № 2, ст. 167; № 9, ст. 805; 2004, № 35, ст. 3607; 2006, № 2, ст. 172; № 31, ст. 3456; 2007, № 7, ст. 834; № 29, ст. 3482; № 31, ст. 4016; 2008, № 27, ст. 3126; 2009, № 19, ст. 2281; № 29, ст. 3582, ст. 3618; № 52, ст. 6419, 6450; 2010, № 30, ст. 3998; 2011, № 1, ст. 43; № 27, ст. 3880; № 29, ст. 4291; № 48, ст. 6728; № 49, ст. 7024, ст. 7061; 2012, № 31, ст. 4333; 2013, № 23, ст. 2871; № 27, ст. 3477; № 30, ст. 4082; 2014, № 11, ст. 1098; № 23, ст. 2928; № 30, ст. 4226; 2015, № 1, ст. 52; № 10, ст. 1418) Оценщик применял следующие стандарты:

- Федеральный стандарт оценки (ФСО № 1) «Общие понятия оценки, подходы и требования к проведению оценки» (утв. Приказом Минэкономразвития России от 20 мая 2015 г. № 297);
- Федеральный стандарт оценки (ФСО № 2) «Цель оценки и виды стоимости» (утв. Приказом Минэкономразвития России от 20 мая 2015 г. № 298);
- Федеральный стандарт оценки (ФСО № 3) «Требования к отчету об оценке» (утв. Приказом Минэкономразвития России от 20 мая 2015 г. № 299);
- Федеральный стандарт оценки (ФСО № 10) «Оценка стоимости машин и оборудования» (утв. приказом Минэкономразвития России от 01.06.2015 г. № 328);
- Стандарты и правила осуществления оценочной деятельности РОО (ССО РОО).

10. ТОЧНОЕ ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ С ПРИВЕДЕНИЕМ ССЫЛОК НА ДОКУМЕНТЫ, УСТАНОВЛИВАЮЩИЕ КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ

10.1. Количественные и качественные характеристики объекта оценки

Сведения о количественных и качественных характеристиках

Основные характеристики	Сведения
10.1.1 Имущественные права	
10.1.1.1 Вид права	Право собственности
10.1.1.2. Балансовая стоимость объекта, руб.	см. в разделе 1.3
10.1.2 Обременения, связанные с объектом оценки	В соответствии с техническим заданием к договору учет обременений и ограничений не производится.
10.1.3 Физические свойства объекта оценки	см. в разделе 10.2
10.1.4 Износ	Под воздействием эксплуатационных факторов, естественных и природных факторов объекту свойственен определенный износ, отражаемый в описании состояния.
10.1.5 Устаревание	Снижение покупательского спроса, обнаружение признаков понижения качества по различным причинам и других признаков устаревания, в том числе и внешнего (за исключением общей экономической ситуации) устаревания не установлены

10.2 Количественные и качественные характеристики элементов, входящих в состав объекта оценки, которые имеют специфику, влияющую на результаты оценки объекта оценки

№ п/п	Наименование объекта оценки	Заводской номер	Дата выпуска	Балансовая стоимость, руб.	Техническое состояние
1	Самолет АН-124-100 регистрационный номер RA-82075	9773053459147	28.11.1994	Не предоставлена	Находится в удовлетворительном состоянии

10.3 Количественные и качественные характеристики элементов, входящих в состав объекта оценки, которые имеют специфику, влияющую на результаты оценки объекта оценки

Самолет Ан 124 Руслан Технические Характеристики

Ан-124-100 «Руслан» — крупнейший в мире грузовой гражданский самолет, признанный лидер на рынке грузовых авиаперевозок крупногабаритных и сверхтяжелых грузов. Сочетание таких технических характеристик как объем грузовой кабины, дальность полета, возможность загрузки без специального погрузочного оборудования позволяет перевозить сверхтяжелые и крупногабаритные грузы массой до 120 тонн на предельно большие расстояния.

Герметичная грузовая кабина общим объемом 1050 м³ обеспечивает широкие возможности для транспортировки различных видов грузов, в том числе нестандартных и крупногабаритных, а также требующих специальных условий перевозки.

Многостоечное шасси, снабженное 24 колесами, позволяет эксплуатировать самолёт с грунтовых взлетно-посадочных полос, а также изменять угол наклона фюзеляжа, что облегчает проведение погрузочно-разгрузочных работ.

Самолет Ан-124-100 имеет два грузовых люка, носовой и хвостовой, оснащенных раскладывающимися грузовыми рампами. Для погрузки нестандартных грузов в грузовой кабине установлены две электролебедки тягой до 3 тонн каждая и 4 электротельфера общей грузоподъемностью до 30 тонн.

В настоящее время в парке авиакомпании «Волга-Днепр» 10 самолетов Ан-124-100 «Руслан».

Самолет Ан-124 Руслан — тяжелый дальний военно-транспортный самолет. Английское название: AN-124 Ruslan. IATA: A4F. ICAO рус: A124.

Производитель: ОКБ О.К. Антонова.

Категория: Гражданский, Грузовой.

Самолет Ан-124 предназначен для доставки на большую дальность войск, боевой техники и вооружения из глубокого тыла на театры военных действий, перевозки крупногабаритных грузов и тяжелых народно-хозяйственных грузов в любую точку земного шара.

Самолет выполнен по обычной для тяжелых военно-транспортных самолетов схеме высокоплана со стреловидным крылом сравнительно большого удлинения, однокилевым хвостовым оперением и

многоколесным убирающимся в полете шасси. В самолете широко применяются композиционные материалы. Пол выполнен из титанового сплава.

Многостоечное шасси, снабженное 24 колесами, позволяет использовать самолет с грунтовых взлетно-посадочных полос, а также изменять стояночный клиренс и угол наклона фюзеляжа, что облегчает проведение погрузочно-разгрузочных работ.

Из КМ выполнено 5000 кг конструкции планера (1500 м² обшивки), что позволило снизить массу пустого самолета на 2 тонны. При создании самолета Руслан применено крыло относительно толстого стреловидного суперкритического профиля, что в сочетании с тщательной отработкой формы фюзеляжа обусловило высокие аэродинамические качества и, следовательно, большую дальность полета.

Фюзеляж самолета разделен на две палубы и в интересах удобства обслуживания, ремонта и увеличения ресурса разбит на ряд герметичных отсеков специализированного назначения: грузовая кабина для размещения перевозимой техники и грузов, верхняя передняя палуба для размещения основного и сменного экипажей (по 7 человек) и оборудования, верхняя задняя палуба для размещения людей, сопровождающих технику и грузы (80 человек). Наддув грузовой кабины обеспечивает перепад давления не менее 25 кПа. Это позволяет перевозить пассажиров на высоте 8000 метров без кислородного оборудования.

Благодаря наличию переднего (откидывающаяся носовая часть) и заднего грузовых люков обеспечивается возможность оперативно осуществлять погрузку и выгрузку нестандартных грузов с обоих направлений. Герметичная грузовая кабина (длина 36,5 м, без рампы - 26,5 м, ширина 6,4 м, высота 4,4 м) обеспечивает перевозку грузов общей массой до 120 т, парашютное десантирование грузов общей массой до 100 т на платформах, а также специально подготовленных грузов и техники, исключающих применение платформ. Объем грузовой кабины превышает 1000 м³.

Выполненный из титанового сплава пол грузовой кабины допускает погрузку всех видов самоходной и несамоходной колесной и гусеничной техники с нагрузкой на ось до 12 т при размещении в один ряд и до 10 т при размещении в два ряда. Кабина оборудована двумя бортовыми погрузочными кранами грузоподъемностью по 10 (20) т и передвижными напольными электрическими лебедками с тяговым усилием до 4,5 т каждая. Имеющееся на самолете роликотное оборудование позволяет загружать и выгружать моногрузы массой до 50 т.

Многоколесное шасси оснащено системой приседания, благодаря которой значительно уменьшается наклон рампы и облегчается процесс погрузки и выгрузки техники и грузов. Каждая основная опора шасси состоит из пяти независимых двухколесных стоек, передняя опора - из двух стоек, каждая из которых имеет два колеса. Система управления поворотом передних стоек способствует развороту самолета на взлетно-посадочной полосе шириной до 50 метров с использованием асимметрии тяги двигателей. Для полного использования боевых возможностей Ан-124 должен эксплуатироваться с бетонированных ВПП длиной более 3000 м. Однако, несмотря на большие размеры и массу, самолет способен выполнять полеты и с грунтовых ВПП.

Силовая установка состоит из четырех турбовентиляторных двигателей большой степени двухконтурности Д-18Т конструкции Владимира Алексеевича Лотарева. Кроме огромной мощности (23400 кгс), эти двигатели отличаются малой массой, низким расходом топлива и невысоким уровнем шума. Максимальная масса топлива, ограниченная взлетной массой самолета, составляет 213740 кг. Имея грузоподъемность и дальность полета, в 2-3 раза большие, чем Ан-22 и Ил-76, «Руслан» расходует топлива на 1 тонно-километр перевезенного груза в 2,5-3 раза меньше. Дальность полета Ан-124 с максимальной нагрузкой 120 т составляет 5600 км, а с нагрузкой 40 т 11000 км, и по этому показателю он превосходит американский тяжелый ВТС С-5В Galaxy.

Самолет оснащен системой автоматического ЭДСУ, автоматизированной системой штурвального управления, четырехканальным гидравлическим комплексом, высоконадежными системами электроснабжения и жизнеобеспечения экипажа. Всего в системах управления самолетом задействовано 34 компьютера.

Судно оснащено так же навигационной РЛС, инерциальной системой повышенной надежности, пилотажно-навигационным прицельным комплексом ПНПК-124, автоматизированным комплексом радиосвязи ТИП-15, радионавигационной аппаратурой «Лоран» и «Омега».

Самолет вернул СССР лидерство в тяжелой транспортной авиации, лишив Lockheed С-5 Galaxy титула самого большого самолета в мире. В 1985 году на самолете Ан-124 «Руслан» был установлен 21

мировой рекорд, в том числе по грузоподъемности (171219 кг на высоту 10750 м), а 6 мая 1987 года был установлен мировой рекорд дальности полета по замкнутому маршруту (0,92 км).

Первый полет лайнера состоялся 26 декабря 1982 года. Поставки начались в 1987 году.

Модификации самолета

Ан-124-100. Самолет Ан-124-100 для коммерческих грузовых перевозок.

Ан-124А - разрабатываемая модификация, имеющая улучшенные ВПХ, что обеспечит его эксплуатацию с аэродромов 2-го класса.

Ан-124-200/210. В 1999 году АНТК имени авиаконструктора Олега Константиновича Антонова, российское ОАО «Авиастар» и английская авиатранспортная компания Air Foyle подготовили и передали совместное предложение по предоставлению в лизинг министерству обороны Великобритании нового варианта «Руслана» - самолет Ан-124-210, оснащенного двигателями RB211-524Н-Т (тягой 264 кН) фирмы «Rollce-Royce».

Двигатели: 4 турбореактивных двигателя Д-18Т или RB-211-524Н-Т

Размеры и параметры АН-124

Размах крыльев: 73.3 м

Длина самолета: 69.1 м

Высота самолета: 20.8 м

Площадь крыла: 628.5 кв.м

Число мест: Экипаж: 4-6 чел в зависимости от модификации.

Сопровождающих: до 88 человек

Массы и нагрузки

Летные данные

Максимальная скорость: 865 км/ч

Крейсерская скорость: 800 км/ч

Дальность перегоночная: 16500 км

Дальность действия: 5000 км

Дальность полета с резервами топлива:

- с грузом 120 тонн: 4800 км

- с грузом 40 тонн: 12000 км

- перегоночная: 15700 км

Практический потолок: 12000 м

Длина разбега при нормальной взлетной массе: 2520 м.

Свой первый полет опытный образец «Руслана» (СССР 82002, № 318) совершил 21 декабря 1982 г. в Киеве. Машину поднял экипаж в составе летчиков-испытателей В.И. Терского (командир корабля) и А.В. Галуненко, бортиженеров А.М. Шулещенко и В.М. Воротникова, штурмана А.П. Поддубного, бортрадиста М.А. Тупчиенко, ведущих инженеров по испытаниям М.Г. Харченко и В.С. Михайлова.

Серийное производство самолета было развернуто на КиАПО и Ульяновском АПК АО «Авиастар».

В 1985 году Лайнер впервые демонстрировался на авиасалоне в Париже. Аэрофлот начал эксплуатацию самолета в начале 1986 года. В основном он работал на авиалиниях в Сибири, перевозя грузы необычно больших размеров для промышленных разработок газа и нефти. На вооружение ВТА СССР самолет поступил в январе 1987 года. По состоянию на начало 1998 года было построено 54 летных экземпляра и один планер самолета для статических испытаний.

Для военных перевозок самолет применялся во время боевых действий в Афганистане и в районе Персидского залива (для перевозки зенитно-ракетного комплекса «Патриот»).

В период кризиса в районе Персидского залива в сентябре 1990 года самолет Ан-124 доставил одним рейсом 451 беженца из Аммана в Дакку (самолет был дооборудован туалетными блоками с химической регенерацией, баком на 570 литров питьевой воды, а также покрытием кабины губчатой резиной, позволяющим размещать пассажиров в лежачем положении).

6 декабря 1997 г. 14-40 часов в поселке авиастроителей Иркутск-II потерпел катастрофу Ан-124 «Руслан» ВВС России. Погибли 17 членов экипажа и 6 представителей иркутского авиазавода, сопровождавшие груз: два самолета-истребителя Су-27, предназначенные Вьетнаму. Самолет через 20-25 секунд после взлета упал на жилой поселок, взорвался и загорелся. Полностью разрушен 4-этажный 64-

квартирный жилой дом, частично пострадала школа -интернат, два жилых деревянных дома и трехэтажная школа. Всего под обломками здания и в огне погибли 72 человека, из них - 14 детей. Расшифровка «черных ящиков» показала, что по неизвестным причинам произошел сбой в работе бортового компьютера: он дал команду к отключению двигателей.

«Руслан» должен стать основой для создаваемой в настоящее время аэрокосмической корпорацией «Воздушный старт» системы воздушного запуска спутников весом до 3500 кг для выведения на низкие орбиты с широким диапазоном наклона (0-115°). Двухступенчатая ракета, размещенная внутри самолета Ан-124-ВС «Руслан», доставляется в любую точку над океаном либо сушей, где происходит ее десантирование и затем свободное падение в течение шести секунд, после чего запускаются двигатели первой ступени.

В 2000 году, после пятилетнего перерыва, производство Ан-124-100 было возобновлено на ЗАО «Авиастар» (Ульяновск). В конце 2000 году один Ан-124 был продан Ливии. о чем сообщил глава АНТК имени Антонова Петр Балабуев.

Ан-124-100 Ан-124-100ВС Ан-124-200/210

Модификации:

Ан-124-100. Самолет Ан-124-100 для коммерческих грузовых перевозок создан и в 1992 сертифицирован на базе военно-транспортного самолета Ан-124.

Ан-124-100М. В настоящее время совместно с АО «Авиастар» создается модификация самолета Ан-124-100М, на котором применяется более совершенное отечественное (СНГ) оборудование и оборудование фирм Collins и Litton, что позволяет уменьшить число членов экипажа до 4-х человек, повысить безопасность полетов и точность навигации. Гондолы двигателей оборудованы звукопоглощающими элементами, обеспечивающими соответствие требованиям главы 3 приложения 16 стандартов ИКАО по уровню шума на местности.

Ан-124А. Дальнейшим развитием «Руслана» может стать его новая модификация - Ан-124А, которая будет иметь улучшенные ВПХ, что обеспечит его эксплуатацию с аэродромов 2-го класса.

Технические характеристики самолета АН-124-100

Технические характеристики АН-124-100	
Параметры	Показатели
Экипаж:	4-7 человек
Инженерно-технический персонал:	7-9 человек
Длина, м	69,1 м
Размах крыла, м	73,3
Высота: 21,1 м	21,1
Площадь крыла, м	628
Масса пустого, кг	173 000,0
Нормальная взлётная масса, кг	392000
Масса полезной нагрузки	120 000 кг (Ан-124), 150 000 кг (Ан-124-100)
Массовая отдача, %	58
Максимальная взлётная масса, кг	402 000
Масса топлива во внутренних баках, кг	212000
Силовая установка	4 двигателя ТРДД Д-18Т + 2 ВСУ ТА-12, установленные в обтекателях шасси
Тяга, кгс	23430
Назначенный ресурс, часов	6000
Расход топлива, кг/час	12600 (при максимальной коммерческой загрузке)
Габариты грузовой кабины	
Длина, м	41,5
Ширина, м	6,4
Высота, м	4,4
Объем грузового отсека, м	1050

Размер грузовых люков	
передний, м	6,4
задний, м	4,4
Лётные характеристики	
Максимальная скорость: 865 км/ч	865
Крейсерская скорость: 800—850 км/ч	800-850
Практическая дальность	
с грузом 150 т, км	3 200
с грузом 120 т, км	5 200
с грузом 40 т, км	11 900
без груза, км	14 400
Перегоночная дальность, км	15 700
Практический потолок, м	12 000
Нагрузка на крыло, кг/м	365
Тяговооружённость: 0,41	0,41
Длина разбега	
при максимальной взлётной массе, м	3 000
при нормальной взлётной массе, м	2 520
Длина пробега, м	900 (при максимальной посадочной массе)

Источник информации: данные производителя (АО «МОТОР СИЧ»)

10.4 Информация о текущем использовании объекта оценки

На момент осмотра объект оценки не эксплуатируется.

10.5 Другие факторы и характеристики, относящиеся к объекту оценки, существенно влияющие на его стоимость

Не выявлены.

10.6. Определение вида стоимости

Рыночная стоимость объекта оценки (ст. 3 Федерального Закона РФ «Об оценочной деятельности в РФ») – «наиболее вероятная цена, по которой данный объект оценки может быть отчужден на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства, то есть когда:

- одна из сторон сделки не обязана отчуждать объект оценки, а другая сторона не обязана принимать исполнение;
- стороны сделки хорошо осведомлены о предмете сделки и действуют в своих интересах; объект оценки представлен на открытом рынке посредством публичной оферты, типичной для аналогичных объектов оценки;
- цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за объект оценки и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было;
- платеж за объект оценки выражен в денежной форме.

Рыночная стоимость определяется оценщиком, в частности, в следующих случаях:

- при изъятии имущества для государственных нужд;
- при определении стоимости размещенных акций общества, приобретаемых обществом по решению общего собрания акционеров или по решению совета директоров (наблюдательного совета) общества;
- при определении стоимости объекта залога, в том числе при ипотеке;
- при определении стоимости неденежных вкладов в уставный (складочный) капитал;
- при определении стоимости имущества должника в ходе процедур банкротства;
- при определении стоимости безвозмездно полученного имущества.

При определении инвестиционной стоимости объекта оценки определяется стоимость для конкретного лица или группы лиц при установленных данным лицом (лицами) инвестиционных целях использования объекта оценки.

При определении инвестиционной стоимости, в отличие от определения рыночной стоимости, учет возможности отчуждения по инвестиционной стоимости на открытом рынке не обязателен.

При определении ликвидационной стоимости объекта оценки определяется расчетная величина, отражающая наиболее вероятную цену, по которой данный объект оценки может быть отчужден за срок экспозиции объекта оценки, меньший типичного срока экспозиции для рыночных условий, в условиях, когда продавец вынужден совершить сделку по отчуждению имущества.

При определении ликвидационной стоимости, в отличие от определения рыночной стоимости, учитывается влияние чрезвычайных обстоятельств, вынуждающих продавца продавать объект оценки на условиях, не соответствующих рыночным.

Согласно применяемым стандартам, оценщиком определяется рыночная стоимость объекта оценки.

11. АНАЛИЗ РЫНКА ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ И ОБОСНОВАНИЕ ЗНАЧЕНИЙ ИЛИ ДИАПАЗОНОВ ЗНАЧЕНИЙ ЦЕНООБРАЗУЮЩИХ ФАКТОРОВ

11.1 Факторы конкурентоспособности и перспективы развития российского гражданского авиастроения

Авиационная промышленность играет системообразующую роль в экономике Российской Федерации: благодаря тесной связи с другими (обеспечивающими) отраслями ее развитие как одной из наиболее наукоемких и инновационных отраслей экономики способно оказать значительное влияние на темпы перехода страны на инновационные рельсы развития. Кроме того, авиационная промышленность оказывает ключевое влияние на формирование машиностроительного комплекса страны, обеспечивая развитие трудового потенциала Российской Федерации.

На данный момент потенциал российских предприятий даже с учетом государственной поддержки не позволяет обеспечить конкурентоспособность во всех отраслях и сегментах рынков наукоемкой продукции. Во избежание финансовых и временных потерь, а также окончательного разрушения потенциала наукоемких отраслей необходимо решить проблему их стратегического позиционирования, ответив на следующие вопросы:

- на какие рынки (только на внутренний, или на глобальный, в каких регионах мира) ориентируется отрасль;
- в каких сегментах рынка предполагается соперничать с зарубежными конкурентами;
- предполагается ли осваивать новые рыночные ниши.

Экономически обоснованный выбор стратегического позиционирования основных отраслей российской наукоемкой промышленности требует разработки особого методологического аппарата, учитывающего отраслевую специфику. В качестве примера в данной работе рассмотрено гражданское авиастроение. В силу ряда отраслевых особенностей рентабельная работа авиастроительных предприятий возможна лишь при условии обеспечения значительных объемов сбыта – порядка нескольких сотен и даже тысяч единиц за весь жизненный цикл (в зависимости от класса изделий). В то же время емкость внутреннего российского рынка гражданской авиатехники в обозримом будущем не гарантирует рентабельных объемов продаж. Таким образом, в современных условиях нет экономически приемлемой альтернативы выходу российского гражданского авиастроения на мировой рынок.

Гражданское авиастроение в общем случае может развиваться:

- для удовлетворения потребностей страны в гражданской авиационной технике (в том числе такой, которая наилучшим образом соответствовала бы специфическим природно-климатическим, экономико-географическим и социально-экономическим условиям России и потому не выпускается зарубежной авиационной промышленностью);
- обеспечения значительного вклада в ВВП страны и повышения качества экономического роста как наукоемкая и высокотехнологичная отрасль промышленности с высокой долей добавленной стоимости, связанная со многими другими отраслями, порождающая в них мультипликативные эффекты и являющаяся катализатором их научно-технологического развития.

Эти две цели не являются взаимоисключающими, однако могут вступать в противоречие. Выбор (или компромисс) между ними определяет и продуктовую стратегию отрасли (что именно предполагается выпускать и для каких потребителей), и желаемый масштаб производства.

Устойчиво развиваться в долгосрочной перспективе способна лишь крупномасштабная авиационная промышленность, нацеленная и на мировой рынок, и на новые ниши рынков авиационной техники, в том числе внутренних. Для этого необходимо осуществить за плановый период технологический прорыв, который позволит создать:

- эффективную авиационную технику, ориентированную на специфические условия России и некоторых других развивающихся стран мира и позволяющую существенно повысить мобильность населения;

- высокоэффективную «традиционную» авиационную технику, ориентированную на мировой рынок такой продукции и существенно превосходящую современную продукцию зарубежных конкурентов.

Так, на реализацию Государственной программы «Развитие авиационной промышленности РФ на период до 2025 г.» заложены суммарные расходы порядка 13 млрд долл. по 2025 г. Однако оценить обоснованность их структуры и достаточность объема можно лишь исходя из намеченной продуктовой и организационной стратегий: какие именно объемы продукции, в каких сегментах рынка предполагается выпускать, какой модельный ряд планируется разработать, каковы будут роли российских предприятий в сетевых производственных структурах и какой будет степень международной кооперации.

В настоящее время основной целью развития российского авиастроения является достижение уровня экономически устойчивой, глобально конкурентоспособной отрасли, встроенной в мировой рынок и международное разделение труда, а также способной обеспечить всю научно-производственную цепочку для нужд государственной авиации. Ключевые вызовы для российского авиапрома представлены на рис. 1



Рис. Ключевые вызовы для российского авиапрома

На мировом рынке финальной продукции наблюдается дисбаланс в части развития гражданской продукции. Доля России на мировом рынке гражданской продукции составляет около 1% в самолетостроении и около 3% в вертолетостроении.

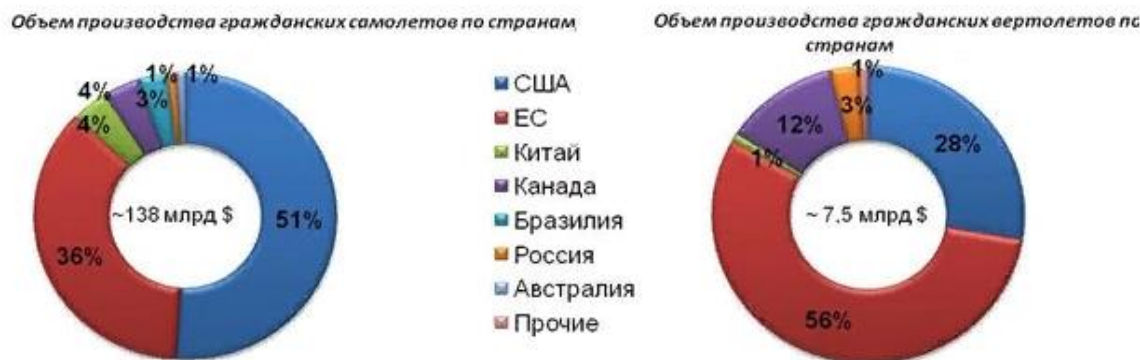


Рис. Объем производства гражданских воздушных судов по странам

Российское гражданское авиастроение испытывает в настоящее время трудности с обеспечением конкурентоспособности своей продукции не только на внешних, но и на внутреннем рынке. Поэтому, прежде чем предпринимать любые меры, направленные на повышение открытости отечественной экономики, безусловно, необходимо соотнести возможные выгоды и угрозы.

Для России создание конкурентоспособных гражданских воздушных судов является одним из ключевых условий улучшения транспортной доступности отдалённых регионов, повышения комфортности перемещения граждан. Авиационной отрасли сейчас оказывается достаточно широкая поддержка. В 2016 году в рамках программы «Развитие авиационной промышленности» на эти цели было направлено почти 52 млрд. руб., в 2017 году планируется 60 млрд. руб. Индекс производства гражданской продукции в авиастроении в 2016 году составил 121% по сравнению с 2015 годом. Предприятия российского оборонно-промышленного

комплекса в 2016 году произвели 30 гражданских и 109 военных самолётов, а также 22 гражданских и 186 военных вертолётов.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) утвердила Программу инновационного развития на период 2016–2020 годов с перспективой до 2025 года. Данный документ декларирует динамичное развитие отрасли и укрепление конкурентных позиций Корпорации на отечественном и зарубежном рынках. Иными словами, в рамках Государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» по подпрограмме «Самолетостроение» российские заводы обязуются построить множество летательных аппаратов, способных вытеснить с рынка западных конкурентов. Технические и эксплуатационные характеристики Sukhoi Superjet-100 (SSJ-100) обеспечивают высокий экспортный потенциал продукта. Прогнозируемый спрос на самолеты этого класса достигает 6100 самолетов к 2027 году. Наиболее успешно данные лайнеры эксплуатируют в мексиканской авиакомпании Interjet. В Российской Федерации самолеты SSJ-100 используют такие авиакомпании, как «Аэрофлот», «Якутия», Red Wings, UTair и другие. SSJ-100 рассчитан на перевозку 98 пассажиров на расстояние до 4500 километров. Самолеты данного семейства создаются в условиях беспрецедентного международного сотрудничества в партнерстве с итальянской компанией Alenia Aeronautica и компанией Snecma (Франция). Всего в программе принимают участие более 30 ведущих компаний — поставщиков систем и комплектующих, а в качестве консультанта выступает лидер мирового самолетостроения «Боинг Коммерческие самолеты».

В 2016 году на Иркутском авиационном заводе состоялась выкатка первого российского среднемагистрального пассажирского самолета МС-21, а в 2017 году проведены его первые полеты. Начало серийного производства и первая поставка МС-21 запланирована на 2018 год: завод-изготовитель «Иркут» уже получил заказы с предоплатой на 175 лайнеров. Первым эксплуатантом самолета станет «Аэрофлот» (контракт на 50 машин), претендуют на новую разработку и иностранные заказчики. С 2020 года «Иркут» намерен ежегодно производить по 20 самолетов, с 2023-го — нарастить их выпуск до 70 машин в год. В данный момент портфель заказов достаточен, чтобы загрузить предприятие работой как минимум на пять лет, а господдержка проекта составляет более трех миллиардов рублей. Планируется, что МС-21 станет надежной заменой устаревшим Ту-154 и Ту-204 и бросит конкурентный вызов «большой двойке» Boeing и Airbus, заменив Boeing 737 и A320, чей возраст приближается к критическим 15-20 годам. При этом с отечественным SSJ-100 новый лайнер конкурировать не будет, предполагая, что эти две модели дополняют друг друга и составят в будущем 80% парка гражданской авиации России.

Начаты работы по перспективным проектам Ил-114 (турбовинтовой самолет для местных авиалиний) и Ил-96 (широкофюзеляжный самолет).

В период с 2016 по 2025 год планируется реализация комплексного проекта «Программа создания семейства перспективного широкофюзеляжного дальнемагистрального российско-китайского самолета (ШФДМС)». Только в 2016–2018 годах на инновационные мероприятия в рамках этой программы заложено 7074 миллиона рублей.

До 2019 года ОАК планирует провести реконструкцию и техническое перевооружение производства на ПАО «Туполев», а также агрегатно-сборочного и вспомогательного производства ПАО «Компания «Сухой». Годом раньше планируется закончить технологическое перевооружение и реконструкцию производства АО «Авиастар-СП». Кроме того, до конца 2017 года должен быть создан центр специализации «Моторы и пилоны», на который в бюджете заложено 3250 миллионов рублей.

В области гражданского вертолетостроения по проекту Ми-38 проведены дополнительные сертификационные испытания для получения одобрения главного изменения на использование централизованной заправки и эксплуатацию вертолета на обводненном топливе; проведены испытания по увеличению взлетной массы и максимальной высоты полета. В части проекта Ка-62 проведены ресурсные испытания основных агрегатов. В ходе испытаний были выявлены технические риски, в результате чего не были завершены НИОКР и сертификационные полеты по проекту. Кроме того, продолжается реализация мероприятий по финансовому оздоровлению предприятий отрасли.

Основные тенденции развития мирового самолето- и вертолетостроения:

1. Увеличение доли гражданского сегмента мирового рынка самолетостроения и его доминирование по объемам продаж в долгосрочной перспективе. По прогнозу Министерства промышленности и торговли России, мировой рынок самолетостроения вырастет к 2025 году в 2,3 раза – до 366 млрд. долл. США, причём около 80% этой суммы придется на гражданские самолеты. Планируется, что к 2025 году Россия продаст гражданских лайнеров на 9 млрд. долл. Это в 45 раз больше, чем в 2011 году. Объем мирового рынка вертолетов до 2024 г. – составляет около 18 000 машин на сумму около \$ 200 млрд. долл. Ежегодные поставки оцениваются в 2 000 вертолетов, 2/3 из которых – гражданские

2. Обострение конкуренции в наиболее емком сегменте рынка магистральных пассажирских самолетов и среднетяжелых вертолетов. Самым привлекательным сегментом рынка в сфере гражданской авиации является сегмент узкофюзеляжных судов. По прогнозам экспертов к 2034 году данный сегмент вырастет почти на 60% количество воздушных судов составит 28630 машин. В настоящее время в сегменте узкофюзеляжных ВС наблюдается так называемая «дуополия» концернов Boeing и Airbus. Однако в ближайшее время она будет нарушена концернами Bombardier (с машиной Cseries), Embraer (с машиной E-Jet E2), СОМАС (с машиной С919), а также ОАК (с машиной МС-21). Объем рынка по сегменту среднетяжелых вертолетов на период 2016-2024 гг. составит около 107 млрд. долл. США, причем эта сумма в несколько раз выше, чем объем рынка в других сегментах.

На авиасалоне МАКС-2017 Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) представила прогноз развития мирового рынка авиаперевозок и спроса на воздушные суда на период 2017-2036 годы. Согласно прогнозу ОАК оценивает общемировой спрос на новые пассажирские самолеты в период с 2017 по 2036 год вместимостью более 30 кресел около 42 тыс. воздушных судов. Их стоимость составит порядка 6 трлн. долл. в каталожных ценах 2017 г.

Таблица. Обзор рынка 2017-2036. Показатели мирового рынка авиаперевозок

Мировой рынок авиаперевозок в цифрах (на 31.12.2016)	Прогноз рынка авиаперевозок 2017-2036	Макроэкономические показатели на 2036 г.*
<ul style="list-style-type: none"> - 26,5 тыс. – мировой парк пассажирских самолетов - 7,1 трлн. пассажирокилометров 	<ul style="list-style-type: none"> - 41,8 тыс. – спрос на новые пассажирские самолеты к 2036 году - 4,5% - совокупный среднегодовой темп роста авиаперевозок - 17,1 трлн. пассажирокилометров – пассажирооборот в 2036 году 	<ul style="list-style-type: none"> - 133,9 трлн. долл. – валовый внутренний продукт (+75% к 2016 г.) - 8,9 млрд. – мировая численность населения (+20% к 2016 г.)

* Актуальные данные Организации экономического сотрудничества и

развития

По объему рынка перевозок на сегодняшний день Россия занимает 7 место в мире. Предполагается, что к 2036 году пассажирооборот российских авиакомпаний вырастет практически в 2,5 раза и достигнет почти 500 млрд пассажирокилометров. При этом совокупно среднегодовой темп роста оценивается в 4,1%, что является чуть ниже среднемировых показателей. За следующие 20 лет по прогнозу российские авиакомпании получают, опираясь на свою потребность, порядка 1 170 новых самолетов.

Имеющиеся твердые заказы, которые размещают сейчас авиакомпании по разным продуктам в разных категориях, покрывают порядка 47% от ожидаемого будущего спроса. Стоит отметить, что в наибольшей степени покрытие этого спроса наблюдается в группах узкофюзеляжных самолетов, размерностью выше 120 кресел (около 57%). Среди этого заказа серьезную долю занимают заказы на самолет МС-21-300.

Таблица. Обзор рынка 2017-2036. Региональный обзор: Россия

Показатель	Количество	
Авиаперевозки (млрд. пкм)	2016	216
	2036	484
Текущий парк		981
Спрос (до 2036 г.)	Самолеты	1170
	млрд. долл.	135

Также прогнозируется высокий спрос в сегменте самолетов вместимостью 60-120 кресел, около 15% от общей потребности, что выше среднемирового уровня. Это, в первую очередь, связано с тем, что в настоящее время ведется активная работа, в том числе при поддержке государства, по разработке эффективных методов стимулирования продаж, в том числе и представление эффективного операционного лизинга.

В целом, если говорить о структуре рынка и спроса, который прогнозируется на 20-летний период, можно отметить, что мировой парк вырастет практически вдвое и достигнет 47 000 самолетов. При этом он

существенно обновится, в большей степени за счет того, что часть придется на потребность в обновлении текущего парка выбывающих судов, часть на потребность, связанную с развитием самих авиаперевозок.

В текущие прогнозируемые 20 лет оценивается, что в целом по совокупности по всем рынкам, новых пассажирских самолетов потребуется порядка 42 000. Стоит отметить, что на этот спрос влияет множество факторов, как спрос чисто в мировой экономике, так и увеличение численности населения Земли. По оценкам национальных и международных организаций, население в следующие 20 лет вырастет более, чем на 1,3 млрд. человек, что составит в приросте порядка 20%. Показатели мирового ВВП вырастут более, чем на 50 трлн. долл.

На удвоение пассажирского парка самолетов будут влиять изменения и модернизация действующей инфраструктуры, предложения на рынке все больше самолетов с новыми показателями эффективности, которые приведут к снижению себестоимости перевозок и повышению мобильности населения.



Рис. Обзор рынка 2017-2036. Мировой парк пассажирских самолетов

В мировой практике авиастроение имеет существенную государственную поддержку на всех этапах – от проектирования воздушных судов до субсидирования выпадающих доходов при эксплуатации, и софинансирование поставок. России необходимо взять ориентир на основных конкурентов и не отставать в этом ни на внутреннем, ни на внешних рынках.

Источник информации: <http://qje.su/otraslevaya-i-regionalnaya-ekonomika/moskovskij-ekonomicheskij-zhurnal-3-2017-61/>

Обзор рынка авиаперевозок (январь – ноябрь 2017 г.)

С начала года расстановка сил в авиаотрасли несколько изменилась. «Россия» обошла «ЮТэйр», которая вышла из топ-5 крупнейших авиаперевозчиков по такому критерию, как перевозка грузов и почты. К тому же можно отметить, что тенденции конца 2016 года начали усиливаться в текущем году и в итоге за 11 месяцев 2017-го рост объема пассажирских перевозок в международном сообщении превзошел динамику спроса на внутренние перевозки.

Пассажиры метят за границу. По данным Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации), в январе – ноябре 2017 года российскими авиаперевозчиками было доставлено 97,4 млн человек, что на 19% превышает показатель прошлого года за аналогичный период.

Так, в международном сообщении было перевезено 39,6 млн пассажиров – рост по сравнению с январем – ноябрем 2016 года составил 33,4%. Причем наибольший объем перевозок приходится на зарубежными странами за пределами СНГ – 84% от всех международных перевозок. Во внутреннем сообщении услугами авиакомпаний воспользовались 57,8 млн человек, что на 10,7% больше, чем за 11 месяцев прошлого года.

Отметим, что в целом пассажирооборот за 11 месяцев 2017 года увеличился на 20,7% к уровню 2016-го и составил 240,1 млн пасс.-км.

При этом топ-5 российских авиакомпаний на 16,41% увеличили объем перевозки пассажиров за 11 месяцев 2017 года. Наибольший объем перевозок традиционно приходится на «Аэрофлот» – его доля в топ-5 составляет 47%. За январь – ноябрь авиаперевозчик транспортировал 30,3 млн пассажиров, что на 13,8% превышает показатели прошлого года за аналогичный период. Наиболее высокие темпы роста пассажирских перевозок демонстрирует «дочка» «Аэрофлота» – авиакомпания «Россия», которая занимает вторую пози-

цию в топ-5 крупнейших российских авиаперевозчиков. За 11 месяцев ее услугами воспользовались 10,5 млн человек, что на 41% больше, чем за аналогичный период 2016-го. Отметим, что авиакомпания «Уральские авиалинии», находящаяся на четвертой строчке рейтинга, также значительно нарастила объем перевозки пассажиров до 7,4 млн человек (+24% к уровню 2016 г.). На третьем месте разместилась авиакомпания «Сибирь» с результатом 9,2 млн пассажиров. Рост показателя по сравнению с прошлым годом составил 3,7%. И замыкает топ-5 «ЮТэйр», которая транспортировала 6,7 млн человек, что на 9,1% выше уровня прошлого года.

В целом же топ-5 крупнейших российских авиакомпаний за 11 месяцев перевезли 64,2 млн человек.

Грузы выбирают небо

В январе – ноябре 2017 года российскими авиаперевозчиками было доставлено 1,03 млн т грузов и почты. Рост по сравнению с аналогичным показателем прошлого года составил 17,4%. При этом объем авиаперевозок грузов и почты в международном сообщении растет в 3 раза быстрее, чем во внутреннем. Таким образом, за 11 месяцев текущего года в международном сообщении было транспортировано 772,1 млн т грузов и почты, а во внутреннем – 257,7 млн т грузов и почты. Так, в международном направлении рост показателя по сравнению с январем – ноябрем 2016 года составил 21,7%, а во внутреннем – 6,3%.

Процент коммерческой загрузки увеличился на 1,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 69,1%.

Отметим, что топ-5 крупнейших российских авиакомпаний на 19,1% увеличили объем перевозки грузов и почты за 11 месяцев 2017 года по сравнению с аналогичным периодом 2016-го.

За указанный период наибольший объем транспортировала компания «ЭйрБриджКарго», которая занимает первое место в топ-5, – 520,3 тыс. т грузов и почты, перевезя на 13,9% больше товаров, чем в январе – ноябре 2016 года. Наиболее высокие темпы роста показателей демонстрирует «Россия», замыкающая рейтинг. Авиаперевозчик нарастил объем перевозок грузов и почты на 66,1% к уровню прошлого года. Это 29,6 тыс. т грузов и почты. На втором месте по объему перевозок «Аэрофлот» с результатом 205,9 тыс. т по итогам 11 месяцев работы, что на 32,6% выше 10 месяцев 2016-го. Остальные игроки перевозят не столь большие объемы, и если «Россия» продолжит наращивать показатели такими же темпами, то вполне может сместить «Волгу-Днепр» и «Сибирь», которые традиционно занимают третью и четвертую позиции. Тем более что «Сибирь» по итогам 11 месяцев снизила объемы перевозок грузов и почты на 0,3%, до 31,3 тыс. т. Авиакомпания «Волга-Днепр» транспортировала за указанный период 34,7 тыс. т, что на 20,7 больше, чем за аналогичный период прошлого года. В целом же топ-5 авиаперевозчиков в январе – ноябре 2017 года доставили 821,8 тыс. т грузов.

Отметим, что авиакомпания «ЮТэйр», которая еще в прошлом году замыкала топ-5 крупнейших авиаперевозчиков, с начала 2017 года снизила объем перевозок грузов и почты в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 2,9%. За январь – ноябрь 2017-го она доставила 21 тыс. т грузов и почты. Отрицательная динамика наблюдается с начала года. Это привело к тому, что авиаперевозчик больше не входит в топ-5 крупнейших авиакомпаний России и занимает уже седьмую позицию.

Источник информации: <http://www.rzd-partner.ru/aviation/reviews/obzor-rynka-aviaperevozok-yanvar-noyabr-2017-g/>

11.2 Ценообразование и ценообразующие факторы на вторичном рынке машин и оборудования

Вторичный рынок машин и оборудования – это самоорганизующаяся система, где проводятся сделки по купле-продаже бывшего в употреблении оборудования. На нём активно работают многочисленные фирмы-трейдеры, которые скупают неиспользуемое и устаревшее оборудование у предприятий, организуют его ремонт и (или) модернизацию, либо на месте, либо на ремонтных заводах, а также последующее продвижение отремонтированной и обновленной техники на вторичный рынок.

Вторичный рынок отличается от первичного рынка, где продаются новые, только что изготовленные образцы машин, определенной нестабильностью, нерегулярностью и случайностью поставок товара, трудной предсказуемостью конъюнктуры по ассортименту и ценам. Вторичный рынок активен в тех сегментах, где спрос не полностью удовлетворяется первичным рынком. Например, вторичный рынок технологического оборудования в последние годы заметно оживился, так как из-за известной стагнации отечественное станкостроение не может быстро поставить новые машины некоторых моделей на первичный рынок, а новое импортное оборудование оказывается слишком дорогим для наших предприятий. В ряде случаев поставка нового оборудования возможна, но она связана с большими сроками выполнения заказа.

Вторичный рынок, хотя и является самостоятельной средой, тем не менее, находится под сильным влиянием первичного рынка. Как известно, любой покупатель, прицениваясь к подержанной машине, всегда мысленно сравнивает ее цену с ценой аналогичной, но новой машины.

Основными ценообразующими факторами вторичного рынка являются факторы обесценения, которые определяют потерю в стоимости машин и оборудования на вторичном рынке.



Среда воздействия на ТО

На рисунке видно, что используя системные представления, факторы обесценения можно разделить на три вида по характеру среды воздействия на конкретный технический объект:

1) Факторы формирования физического обесценения (ФИ), предопределяющие потерю стоимости товара от степени его физической изношенности (и интенсивности эксплуатации) и агрессивности ближайшей среды функционирования:

- возраст оборудования;
- наработка объекта;
- условия эксплуатации;
- условия среды функционирования;
- пробег для транспортных средств.

2) Факторы формирования функционального обесценения (ФУ), учитывающие технические характеристики машин и оборудования, устаревание товара в связи с появлением новейших образцов в результате НТП, представленных на первичном рынке:

- комплектация оборудования, наличие/отсутствие необходимых узлов и агрегатов;
- номинальная производительность оборудования;
- прекращение выпуска оцениваемого оборудование;
- появление на рынке более современных моделей.

3) Факторы формирования экономического обесценения (ЭУ), учитывающие влияние причин, внешних по отношению к ТО:

- законодательные ограничения;
- экономический спад и инфляция;
- рост налогов и пошлин;
- состояние отрасли и конъюнктуры рынка;
- сократившийся спрос на некоторые виды выпускаемой продукции;
- возросшая конкуренция и сужение рынка;
- рост цен на сырье, рабочую силу, транспорт или коммунальных услуг без соответствующего роста цены на выпускаемую продукцию;
- высокие процентные ставки;
- изменение в структуре запасов сырья, характере трудозатрат;
- уровень конкурентоспособности предприятия;
- требования по охране окружающей среды на уровне государственного регулирования.

Представленная выше классификация факторов обесценения позволяет получить системное представление о потере стоимости на вторичном рынке. Преимущество данной системы заключается в отсутствии двойного учета, т.е. факторы не пересекаются между собой.

12. ОПИСАНИЕ ПРОЦЕССА ОЦЕНКИ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ В ЧАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ПОДХОДОВ С ПРИВЕДЕНИЕМ РАСЧЕТОВ ИЛИ ОБОСНОВАНИЕ ОТКАЗА ОТ ПРИМЕНЕНИЯ ПОДХОДОВ К ОЦЕНКЕ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ

12.1. Сравнительный подход

Метод сравнения продаж базируется на трех принципах оценки: спроса и предложения, замещения и вклада. С помощью этого метода посредством анализа рыночных цен продаж аналогичных объектов моделируется рыночная стоимость оцениваемого объекта. В том случае, если рассматриваемый сегмент рынка продаж соответствует условиям свободной конкуренции и не претерпел существенных изменений, аналогичный объект будет продан приблизительно за ту же цену.

Сравнительный подход определяет рыночную стоимость объекта на основе анализа недавних продаж сопоставимых объектов, по которым имеется достаточное количество достоверной информации о недавних сделках купли-продажи и которые схожи с оцениваемым объектом по техническим характеристикам, размеру, доходу, который они приносят.

Сравнительный (или рыночный) подход – это подход, при котором стоимость объекта оценки определяется путем прямого сравнения с рыночными ценами на аналогичные объекты. При этом под аналогом понимается объект, максимально схожий с оцениваемым по своим физическим, функциональным, эксплуатационным, техническим, потребительским и другим характеристикам.

В основе сравнительного подхода лежит принцип замещения, согласно которому наибольшая стоимость объекта определяется наименьшей ценой, по которой может быть приобретен другой объект с аналогичной полезностью. Сравнительный подход широко используется при оценке стоимости объектов недвижимости (особенно жилья), машин и оборудования; возможно его использование при оценке имущественных комплексов, бизнеса.

12.2. Доходный подход

Доходный метод оценки отражает мотивацию типичного покупателя доходного имущества: ожидаемые будущие доходы с требуемыми характеристиками.

Доходный подход – подход, при котором стоимость объекта оценки определяется размером доходов или выгод, которые можно получить от использования данного объекта в будущем.

Таким образом, оценка строится на прогнозировании будущих доходов, которые потребитель может получить от приобретения данного объекта, и которые характеризуют нижнюю предельную величину стоимости объекта.

Доходный подход широко применяется при оценке недвижимости, интеллектуальной собственности, нематериальных активов. Часто этим подходом пользуются при оценке бизнеса, реже при оценке машин и оборудования, что связано с неустойчивым финансовым положением предприятий, массовой неплатежеспособностью, и, как следствие, с искаженными показателями прибыли и чистого дохода, по которым рассчитывается стоимость имущества. Кроме того, доходный подход применим только к оборудованию, используемому в производстве конечной продукции или выполнении оплачиваемых услуг, когда можно рассчитать чистый доход от его функционирования.

12.3. Затратный подход

Затратный подход – подход с точки зрения затрат (издержек), которые необходимо осуществить в связи с изготовлением и реализацией оцениваемого объекта.

При затратном методе предполагается, что затраты, необходимые для создания оцениваемого объекта в его существующем состоянии или воспроизведения его потребительских свойств, соответствуют рыночной стоимости этого объекта.

Главное преимущество затратного метода, определяющее его большую популярность при оценке, состоит в его пригодности для более или менее достоверной оценки объектов на малоактивных рынках. Недостаточность информации о состоявшихся сделках в ряде случаев ограничивает возможность практического использования метода прямого сравнения продаж и доходного метода. В этих условиях затратный метод способен дать надежные результаты оценки.

Затратный подход широко используется при оценке стоимости объектов недвижимости, машин и оборудования, при оценке стоимости действующих предприятий. Применительно к транспортным сред-

ствам затратный подход реализуется в том, что для расчета стоимости оцениваемых транспортных средств используются затраты на их изготовление и в отдельных случаях – на их продажу.

Наиболее часто такой подход используется при оценке стоимости проведения ремонтных работ. В практической деятельности используют метод поэлементного (поагрегатного) расчета. Именно он применяется при составлении калькуляций на ремонт (восстановление) транспортных средств. При применении данного метода стоимость автомобиля складывается из стоимости его отдельных частей, узлов, агрегатов, механизмов и систем, т.е. осуществляется поэлементная оценка стоимости.

Описание процесса оценки

Процесс оценки включает в себя:

- Сбор и изучение необходимой информации;
- Определение стоимости;
- Согласование результатов и выведение итоговой оценки стоимости;
- Составление Отчёта об оценке.

12.4. Обоснования выбора подходов оценки

Выбор подходов оценки был принят оценщиками исходя из имеющейся информации, анализа достоинств и недостатков каждого из примененных подходов в оценке.

Обоснование отказа от Доходного подхода:

Доходный подход широко применяется при оценке недвижимости, интеллектуальной собственности, нематериальных активов. Часто этим подходом пользуются при оценке бизнеса, реже при оценке машин и оборудования, что связано с неустойчивым финансовым положением предприятий, массовой неплатежеспособностью, и, как следствие, с искаженными показателями прибыли и чистого дохода, по которым рассчитывается стоимость имущества. Кроме того, доходный подход применим только к оборудованию, используемому в производстве конечной продукции или выполнении оплачиваемых услуг, когда можно рассчитать чистый доход от его функционирования.

Применение доходного подхода, который позволяет оценить рыночную стоимость объекта оценки в зависимости от ожидаемых в будущем доходов, которые могут быть получены владельцем имущества в течение будущих лет, в данном отчете не представляется возможным. Ввиду того, что доходный подход обоснованно применим тогда, когда, во-первых, можно четко выделить конкретный поток дохода (прибыли), который приносит имущество, как самостоятельная хозяйственная единица, а во-вторых, эта хозяйственная единица имеет историю хозяйственной деятельности и прибылей, с учетом которых можно строить прогноз на будущее, в противном случае для прогноза нет отправных данных.

Обоснование отказа от Сравнительного подхода для расчета рыночной стоимости имущества:

Объектом оценки в настоящем отчете является специализированное имущество.

Международные стандарты оценки 2011 дают следующее определение специализированного имущества (МПО 1, 3.4; МР 8, 3.2): «Имущество, которое редко (если вообще) продается, иначе как составная часть какого-либо бизнеса или организации, в силу его уникальности, обусловленной его специализированным характером или его структурой, особенностями конфигурации, размером, местоположением, либо иными свойствами».

В силу специфического характера оцениваемого имущества на дату определения рыночной стоимости в месте оценки отсутствует активный рынок, то есть рынок, где соблюдаются все нижеперечисленные условия:

- a) Статьи, продаваемые на таком рынке, являются однородными;
- b) Обычно в любое время могут быть найдены желающие совершить сделку продавцы и покупатели;
- c) Информация о ценах является общедоступной.

В связи с вышеизложенным, оценщик вынужден отказаться от использования сравнительного подхода для определения рыночной стоимости, оцениваемого имущества.

Затратный подход — совокупность методов оценки стоимости объекта, основанных на определении затрат, необходимых для восстановления либо замещения объекта, с учетом его износа. Затраты на изготовление объекта и его последующую реализацию — очень важный фактор в формировании стоимости. Методы затратного подхода предполагают обязательную оценку возможной полной себестоимости изготовления объекта и других затрат, которые несет изготовитель и продавец. Эти методы незаменимы, если речь идет об объектах, которые практически не встречаются на открытом рынке и изготавливаются по индивидуальным заказам, к их числу относится специальное и уникальное оборудование.

Исходя из всего выше изложенного, Оценщиком было принято решение - для определения рыночной стоимости объекта оценки применить затратный подход, а от сравнительного и доходного подходов, в данном отчете отказаться.

13. СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ПОДХОД

Не применялся, обоснование смотрите в пункте 12.4 данного отчета.

14. ЗАТРАТНЫЙ ПОДХОД

Метод сравнения продаж с аналогами на первичном рынке с учетом износа

Исходя из технического описания характеристик оцениваемого оборудования и имеющейся финансовой документации, в рамках настоящего отчета Оценщик применил затратный подход для расчета рыночной стоимости оцениваемого имущества.

К движимому имуществу относятся рабочие и силовые машины и оборудование, измерительные и регулирующие приборы и устройства, вычислительная техника, оргтехника, бытовая электроника, строительные приборы, инструменты, производственный и хозяйственный инвентарь и принадлежности, мебель, и прочие соответствующие объекты.

Рыночная стоимость оборудования определяется как стоимость замещения оцениваемого объекта, скорректированного на величину совокупного износа, и методом сравнения продаж с аналогами на первичном рынке.

№ п/п	Наименование объекта	Год выпуска	Аналог		
			Цена предложения к продаже нового, руб.	Адрес (источник)	Дата предложения, год
1	Самолет АН-124-100 регистрационный номер RA-82075	1994	2 680 000 000	Письмо ОАО «Межгосударственная авиастроительная компания «Ильюшин» от 23.06.08 № 1/Д-906 о поставке самолетов Ан-124	2008

Данные о стоимости воздушного судна на первичном рынке были получены от производителя ОАО «Межгосударственной авиастроительной компании «Ильюшин» (Письмо ОАО «Межгосударственной авиастроительной компании «Ильюшин» от 23.06.08 № 1/Д-906 о поставке самолетов Ан-124). По данным производителя, цена воздушного судна составляет 2,68 млрд. руб., и актуальна на 2008 год.

Стоимость объекта оценки, приведенного на дату оценки, была определена методом индексации стоимости (т.е. стоимость покупки) с использованием коэффициента. Использовались индексы по данным Росстата.

Данный метод применим в том случае, когда для оцениваемого объекта известна его цена в прошлом и, следовательно, возникает задача пересчитать эту цену по состоянию на дату оценки.

В данном случае применима следующая формула:

$$S_B = S_{\Pi} \times I_{n/0},$$

где S_{Π} — стоимость объекта по состоянию на 2008 год;

$I_{n/0}$ — корректирующий индекс.

Индексы цен по виду деятельности производства летательных аппаратов, включая космические, в 2008 – сентябрь 2017 гг., процент, Российская Федерация, на внутренний рынок, в % к декабрю предыдущего года

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	май 2018
Производство летательных аппаратов, включая космические	93,0	100	117,35	110,54	126,53	104,56	118,69	146,2	120,72	66,86	112

Общий индекс перехода на дату оценки составляет: **2,503627479**

№ п/п	Наименование объекта	Год выпуска	Аналог			Корректирующий индекс	Стоимость нового оборудования скорректированная на дату оценки, руб.
			Цена предложения к продаже нового, руб.	Адрес (источник)	Дата предложения, год		
1	Самолет АН-124-100 регистрационный номер RA-82075	1994	2 680 000 000	Письмо ОАО «Межгосударственная авиационная компания «Ильюшин» от 23.06.08 № 1/Д-906 о поставке самолетов АН-124	2008	2,5036	6 709 721 642,51

Скидка к стоимости имущества, связанная с потерей заводской гарантии и других рисками, возникающими при переходе имущества на вторичный рынок, определяется исходя из степени ликвидности имущества. Методология расчета и диапазоны скидок в зависимости от степени ликвидности имущества приведены в журнале Вопросы оценки № 1 2010, стр. 53 в статье «Метод определения степени снижения стоимости движимого имущества, после продажи на первичном рынке», А.Н. Фоменко, канд. тех. наук. Таблица диапазонов скидок в зависимости от степени ликвидности приведена в таблице ниже.

Скидка при переходе на вторичный рынок

Параметр	Степень ликвидности					
	Высокая	Выше средней	Средняя	Ниже средней	Низкая	Неликвидное
Бальная оценка ликвидности	—	20 - 26	12-20	8-12	Менее 8	—
Коэффициент эластичности	3	1,8	1,5		0,5	0,1 - 0
Скидка при переходе на вторичный рынок (диапазон), %	10	15 - 17	17 - 20	23 - 30	36 - 60	65 - 100

Ликвидность имущества по вышеуказанной методологии выражается в баллах. Таблица определения ликвидности оцениваемого двигателя в баллах приведена ниже.

Определение ликвидности в баллах

№ п/п	Факторы	Признаки	Количество баллов	Сумма баллов
1	Совокупный износ, %	до 5	4	0
		от 6 до 15	5	0
		16-35	3	3
		36-60	1	0
		61-80	-1	0
2	Количество потенциальных потребителей в регионе	81 и более	-5	0
		Много	4	0
		Несколько	2	0
3	Наличие и количество организаций, торгующих аналогичным оборудованием в регионе	Мало, отсутствует	-1	-1
		Много	3	0
		Несколько	2	0
4	Полнота ценовой и другой информации о данном оборудовании и информационных источниках	Отсутствует	1	1
		Много	2	0
		Несколько	1	1
5	Степень уникальности оборудования	Отсутствует	0	0
		Да	0	0
6	Требования к условиям среды в специализированном помещении для размещения оборудования	Нет	1	0
		Повышенные	-2	-2
		Средние	1	0
7	Возможность реализации оборудования по от-	Отсутствуют	2	0
		Да	1	0

	дельным частям	Нет	0	0
8	Процент затрат на демонтаж, транспортировку, последующий монтаж и наладку от стоимости оборудования, %	До 10	4	0
		от 10 до 61	0	0
		61 и более	-3	-3
9	Экономическое состояние отрасли-пользователя	Рост	5	0
		Стабильное	3	3
		Стагнация	-5	0
ИТОГО:				2

Источник: Расчеты оценщика

Таким образом, двигатели самолета имеют степень ликвидности равную 2 баллам, что соответствует степени ликвидности «неликвидное», коэффициент эластичности равен 0,1 - 0. Скидка при переходе на вторичный рынок для данной степени ликвидности варьируется в диапазоне 65 - 100%. В последующих расчетах, оценщик принял среднее значение из диапазона скидок – 82,5%.

№ п/п	Наименование объекта	Коэффициент перехода на вторичный рынок	Стоимость объекта с учетом поправки перехода на вторичный рынок, руб.
1	Самолет АН-124-100 регистрационный номер RA-82075	82,5%	1 174 201 287,44

Поскольку объект-аналог, по которому производились расчеты, новый, а объект оценки эксплуатировался, необходимо провести корректировку полученной стоимости для приведения стоимости объекта оценки к текущему физическому состоянию.

Поэтому далее делается корректировка на износ по шкале экспертных оценок технического состояния машин и оборудования, транспортных средств, приведенной ниже.

Шкала экспертных оценок технического состояния движимого имущества

Оценка технического состояния объектов	Характеристика технического состояния машин, оборудования, транспортных средств, инструмента, инвентаря	Примерная степень фактического износа, %
1 - Новое	Новое, установленное и еще не эксплуатировавшееся имущество в отличном состоянии	до 5
2 - Очень хорошее	Практически новое имущество, бывшее в недолгой эксплуатации и не требующее ремонта или замены каких-либо частей	от 5 до 15
3 - Хорошее	Бывшее в эксплуатации имущество, полностью отремонтированное или реконструированное, в отличном состоянии	от 15 до 30
4 - Удовлетворительное	Бывшее в эксплуатации имущество, требующее некоторого ремонта или замены отдельных мелких частей, таких как подшипники, вкладыши и др.	от 30 до 50
5 - Условно-пригодное	Бывшее в эксплуатации имущество в состоянии, пригодном для дальнейшей эксплуатации, но требующее значительного ремонта или замены главных частей.	от 50 до 75
6 - Неудовлетворительное	Бывшее в эксплуатации имущество, требующее капитального ремонта, такого как замена рабочих органов основных агрегатов.	от 75 до 90
7 - Негодное к применению или лом	Имущество, в отношении которого нет разумных перспектив на продажу, кроме как по стоимости основных материалов, которые можно из него извлечь.	от 90 до 100

Определение функционального и экономического износа

Функциональное устаревание (обесценение) объекта оценки - это потеря стоимости, вызванная появлением новых технологий. Обычно рассматриваются две стороны возможного отличия новой техники от старой или две категории функционального устаревания: избыток капитальных затрат и избыток производственных затрат.

Функциональное устаревание, обусловленное избытком капитальных затрат, представляет собой результат технологических изменений, появления новых материалов и невозможности оптимально использо-

вать объект оценки из-за таких факторов, как неэффективное размещение и компоновка, излишек производственных мощностей по сравнению с требованиями современного производства, несбалансированность производственного процесса. Часто этот вид функционального устаревания называют технологическим устареванием.

Другая сторона функционального устаревания связана с различием в эксплуатационных расходах и часто называется операционным устареванием.

Функциональное устаревание, обусловленное избытком производственных затрат, представляет собой результат либо технологических изменений, которые способствуют сокращению себестоимости продукции по сравнению с производственными затратами, ассоциированными с данным объектом оценки, либо неэффективности размещения и компоновки, которая увеличивает производственные затраты, ассоциированными с объектом оценки.

Таким образом, любое отличие новой техники от старой, вызывающее уменьшение привлекательности старой техники, приводит к ее обесценению и, следовательно, к ее функциональному устареванию.

На основе информации полученной от заказчика, а также исходя из анализа экономических показателей производства, было сделано заключение, что оцениваемое имущество свое функциональное назначение в основном выполняет.

Экономическое устаревание зависит от слишком большого числа факторов. Довольно часто, особенно в настоящее время, недогрузка зданий, сооружений, машин и оборудования происходит не по внешним причинам, а в связи с плохим управлением на конкретном предприятии, плохой работой служб маркетинга и пр. Экономическое устаревание воздействует на предприятие в целом, а не на каждый актив в отдельности или их группу. В связи с этим экономическое устаревание по объектам оценки не учитывается.

Полный расчет стоимости движимого имущества приводится в таблице далее:

№п/п	Наименование объекта	Год выпуска	Цена нового без учета НДС, руб.	Корректирующий индекс	Стоимость нового оборудования скорректированная на дату оценки, без учета НДС, руб.	Поправка на переход на вторичный рынок, %	Стоимость объекта с учетом поправки перехода на вторичный рынок, руб. без учета НДС	Износ, %	Износ, руб.	Рыночная стоимость объекта оценки без учета НДС, руб.
1	Самолет АН-124-100 регистрационный номер RA-82075	1994	2 680 000 000	2,5036	6 709 721 642,51	-82,5	1 174 201 287,44	35	410 970 450,60	763 231 000

Таким образом, рыночная стоимость движимого имущества, рассчитанная с применением затратного подхода, по состоянию на 15 июня 2018 года с учетом округления составляет: **763 231 000 (Семьсот шестьдесят три миллиона двести тридцать одна тысяча) рублей.**

15. ДОХОДНЫЙ ПОДХОД

Не применялся, обоснование смотрите в пункте 12.4 данного отчета.

16. СОГЛАСОВАНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

При оценке в соответствии с общепринятыми нормами были проанализированы три основных подхода при определении стоимости оцениваемого имущества: затратный, сравнительный и доходный, но применен только затратный подход, поэтому согласование не производится (п.25 ФСО 1).

Исходя из вышеизложенного с учетом опыта и профессиональных знаний, величине стоимости объекта оценки, полученных затратным подходом, присвоен удельный вес 1:

№ п/п	Наименование объекта оценки	Год выпуска	Стоимость, полученная затратным подходом, руб.	Стоимость, полученная сравнительным подходом, руб.	Стоимость, полученная доходным подходом, руб.	Рыночная стоимость объекта оценки округления, руб.
1	Самолет АН-124-100 регистрационный номер RA-82075	1994	763 231 000	Не применялся	Не применялся	763 231 000

17. ИТОГОВОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ О СТОИМОСТИ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ

На основании анализа собранной информации и расчетов, приведенных в отчете, по мнению специалистов ООО «Оценка - Гарант» рыночная стоимость движимого имущества, а именно самолета АН-124-100 регистрационный номер RA-82075 по состоянию на 15 июня 2018 года, с учетом округления, без учета НДС составляет:

763 231 000 (Семьсот шестьдесят три миллиона двести тридцать одна тысяча) рублей.

Оценщик

О.Р. Кокорев

Директор
ООО «Оценка - Гарант»

Р.Н. Низеев

18. СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ИНФОРМАЦИИ

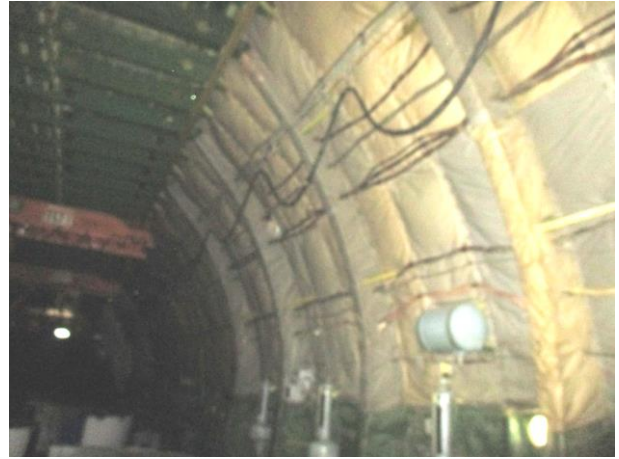
В процессе оценки использовалась следующая литература и источники информации:

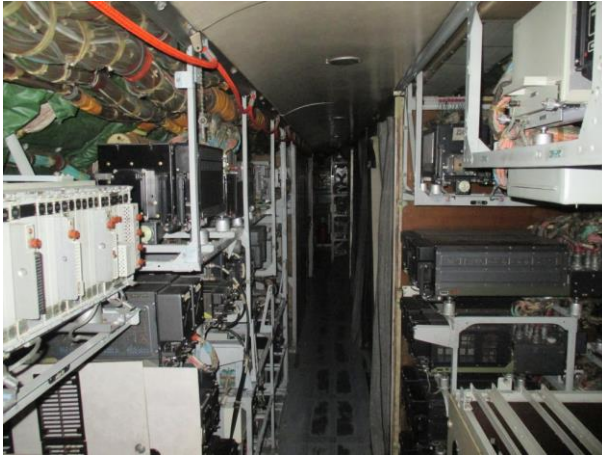
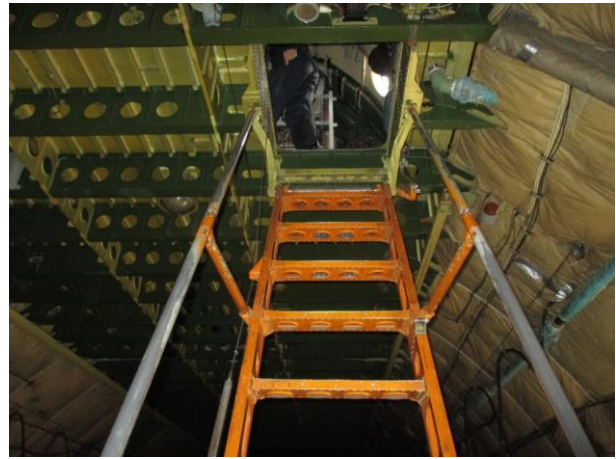
- Конституция Российской Федерации
- Гражданский кодекс Российской Федерации ч. I и II.
- Федеральный закон от 29 июля 1998 г. № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3813; 2002, № 4, ст. 251; № 12, ст. 1093; № 46, ст. 4537; 2003, № 2, ст. 167; № 9, ст. 805; 2004, № 35, ст. 3607; 2006, № 2, ст. 172; № 31, ст. 3456; 2007, № 7, ст. 834; № 29, ст. 3482; № 31, ст. 4016; 2008, № 27, ст. 3126; 2009, № 19, ст. 2281; № 29, ст. 3582, ст. 3618; № 52, ст. 6419, 6450; 2010, № 30, ст. 3998; 2011, № 1, ст. 43; № 27, ст. 3880; № 29, ст. 4291; № 48, ст. 6728; № 49, ст. 7024, ст. 7061; 2012, № 31, ст. 4333; 2013, № 23, ст. 2871; № 27, ст. 3477; № 30, ст. 4082; 2014, № 11, ст. 1098; № 23, ст. 2928; № 30, ст. 4226; 2015, № 1, ст. 52; № 10, ст. 1418)
- Федеральные стандарты оценки: ФСО № 1 (утв. приказом № 297 от 20.05.2015 г.), ФСО № 2 (утв. приказом № 298 от 20.05.2015 г.), ФСО № 3 (утв. приказом № 299 от 20.05.2015 г.); ФСО № 10 (утв. приказом № 328 от 01.06.2015 г.).
- Ковалев А.П. Оценка стоимости активной части основных фондов: Учебно-методическое пособие. - М.: Финстатинформ, 1997.
- Оценка рыночной стоимости машин и оборудования. Серия «Оценочная деятельность». Учебно-практическое пособие. - М.: Дело, 1998.
- Оценка рыночной стоимости машин и оборудования. Учебное пособие. - М.: Международная академия оценки и консалтинга, 2002. 134 с.
- Кроме правовых актов, методической и технической литературы, при проведении оценки использовалась информация, размещенная на интернет-сайтах, указанных в соответствующих разделах Отчета.

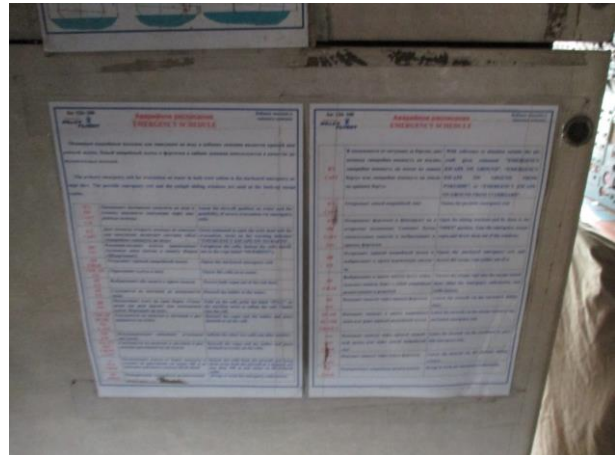
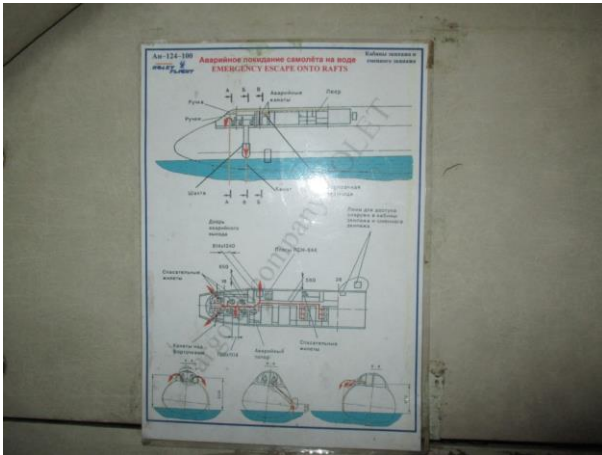
19. ПРИЛОЖЕНИЕ

19.1. Фотографии объекта оценки











**19.2 Копии документов устанавливающих количественные и качественные характеристики
объекта оценки**



РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

СЕРТИФИКАТ ЛЁТНОЙ ГОДНОСТИ
ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА

CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS
OF THE CIVIL AIRCRAFT

№ 2082112382

<p>1. Тип и назначение воздушного судна Aircraft type & category</p> <p>Ан-124-100 транспортное</p>	<p>2. Национальный и регистрационный знаки Aircraft national & registration marks</p> <p>RA-82075</p>	<p>3. Серийный (заводской) номер Serial (manufactory) number</p> <p>9773053459147</p>
--	--	--

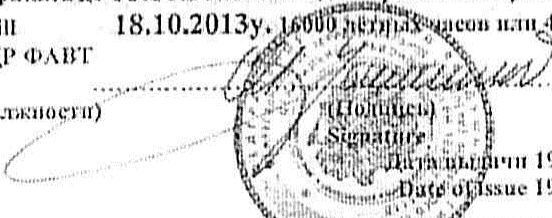
4. Сертификат (аттестат) типа ВС № 24-124-100 от 30.12.92 г.
Aircraft Type Certificate (Attestat)

5. Воздушное судно допущено к полётам по RVSM EUR, MID, PAC, NAT, ASIA в регионах, включая ВП RVSM Китая.
Aircraft has been permitted to perform RVSM flights in EUR, MID, PAC, NAT, ASIA, air space China.

6. Воздушное судно допущено к полётам по I категории ИКАО
Aircraft has been permitted to performs flights according to the ICAO I category

7. Настоящий сертификат лётной годности выдан на указанное выше гражданское воздушное судно в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации и Конвенцией о международной гражданской авиации от 07.12.1944г.
Данное воздушное судно считается годным к полётам, если оно содержится и эксплуатируется в соответствии с указанными документами и установленными эксплуатационными ограничениями.
This Certificate has been issued for the abovementioned aircraft in accordance with Russian Laws and the Convention on International Civil Aviation of 07.12.1944.
This Aircraft is airworthy if provided the aircraft is maintained operated in accordance with the above documents and the approved operating limitation.

8. Срок действия Сертификата до **18.10.2013г.** или до **наработки в пределах назначенного**
The Certificate is valid till **18.10.2013y.** **16000 летных часов или 4000 полетов**
Начальник МТУ ВТ ЦР ФАВТ М.А.Умниский
Минтранс России (Фамилия И О)
(Полное название должности)
Title Name


 Дата выдачи 19.10.2011 г.
Date of Issue 19.10.2011 y.

24.06.2008 11:25 С.1

ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация»
 Открытое
 акционерное общество
 «Межгосударственная
 авиастроительная компания»
 «Ильюшин»
 125190, Россия, г. Москва
 Ленинградский проспект,
 д. 45 «Г», корп. 1
 Тел. (495) 645-2077 Факс (495) 645-2078
 E-mail: oapmak@ilyushin.net
 ОКПО 52727361 ОГРН 1027700153458
 ИНН/КПП 771417292/771401001

Генеральному директору
 Авиакомпании «Полет»
 Карпов А.С.

От АО «ОАК» № АД-2008

*Хорошо с. 9 - 10
 Андрей Карпов В.Ф.
 Программный директор - Николай
 Александрович
 Карпов А.С. и другие*

О поставке самолетов Ан-124

Уважаемый Анатолий Степанович!

На основании заявок в адрес ОАО ОАК и ОАО МАК «Ильюшин» от авиакомпаний-эксплуатантов на поставку самолетов Ан-124, были организованы и проведены целый ряд мероприятий, результаты которых позволили оценить или, в возможности и для принятия решения по направлению реализации программы, предлагаем Вам на рассмотрение основные параметры предполагаемых к поставке самолетов семейства Ан-124:

№	Наименование	Модернизированный на составе ВВС МО РФ	Из запаса ЗАО «Авиастар-СП»*	Серийное производство
1	Цена в условиях 1 кв. 2008г. (без НДС),**	1,6 млрд. руб. \$65 млн.	2,68 млрд. руб.* \$112 млн.	3,953 млрд. руб. \$161 млн.
2	Конфигурация самолета	Ан-124-100	Ан-124-100	Ан-124-100М-150НН***
3	Ресурс	Остаток в пределах сертификата на Ан-124-100	В соответствии с сертификатом на Ан-124-100	Ожидаемый ресурс не менее 40 000 л/ч, 10 000 полетов

* Цена indicative и будет уточнена в ходе переговоров с Заказчиком. Предлагается кооперация с заказчиком по поставке ПКН и комплектующих на достраиваемые ВС. Объем и формат кооперации будет определен при переговорах. Решение по достройке самолетов из запаса будет принято на основании контракта на оба ВС.
 ** Курс доллара 24,55 руб./долл.
 *** Конфигурация ВС в рамках БП по «Положению о серийном производстве Ан-124»

Прошу Вас оценить свои возможности по заключению контрактов на приобретение самолетов семейства Ан-124 по указанным в таблице ценам, а также ожидаемую дату получения ВС и в срок до 30.06.08г. направить ответ.

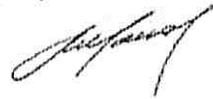
В рамках переговоров могут быть рассмотрены условия приобретения ВС с использованием схемы лизинга.

2009.09.11 11:25 6.2

Запрашиваемая информация необходима для принятия решения по продолжению работ по выводу ВС ВТА, а также по уточнению программы завода ЗАО «Авиастар-СП» по достройке самолетов из задела на предстоящий планируемый период времени и возможного возобновления серийного производства самолетов семейства Ан-124.

С. Удальцов

Генеральный директор



В.В. Ливанов

Приложение к формуляру

Часть 1

№ 9773C53459147

САМОЛЕТА АН-124-100

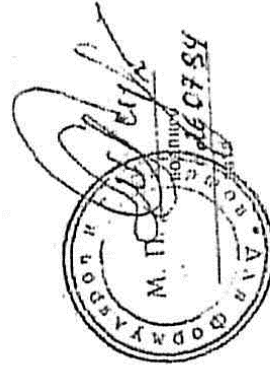
Шифр

РАЗДЕЛ 4
КОМПЛЕКТНОСТЬ

82075

бортовой номер

Главный контролер



67
05


7. СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРИЕМКЕ



№ АН-124-100 — № 9773053459147 — изготовлено и принято

наименование и номер изделия


в соответствии с требованиями действующей технической документации и признако годным для эксплуатации.


Руководитель предприятия

М. П.  28.11.94
подпись дата

Исполнительное представительство

 28.11.94
подпись дата



10. УЧЕТ РАБОТЫ
(заполняют эксплуатирующие и ремонтные организации)

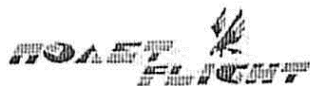
Продолжительность полета, ч, мин	Налет		Кол-во посадок	Кол-во циклов обслуживания (ВПП)	Кол-во надлетов ТК	Фамилия		Подпись авиатора
	После последнего ремонта, ч, мин.	С начала эксплуатации, ч, мин.				летчика (инструктора)	техника (механика)	
3	4	5	6	7	8	9	10	11
88-20		14227-18	15/321	6/229	5/1229			
58-00		14345-18	23/324	9/286	16/1247			а.у.
108-25		14447-43	5/327	7/289	24/1269			а.у.
92-23		14540-06	2/328	8/297	12/1291			а.у.
175-48		14715-54	3/333	-/298	15/1305			а.у.
72-35		14798-29	23/337	5/300	8/1314			а.у.
122-40		14921-09	21/339	4/304	15/1329			а.у.
122-55		15054-04	35/342	2/306	22/1357			а.у.
81-50		15115-54	2/345	-/306	2/355			а.у.
70-45		15206-39	6/347	4/310	9/1360			а.у.
136-25		15343-04	25/349	36/315	19/1374			а.у.
94-25		15437-29	18/351	7/318	11/1390			а.у.
1226-31		15437-29	25/349	50/312	166/1390			а.у.

Номер шасси самолета 2D-187 ~ 3871803303005P
 ВС RA-82075

44

6.2. Изменение ресурсов, сроков службы, срока хранения
 (Заполняют эксплуатирующие организации)

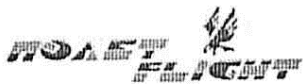
Дата	Наименование ресурса, срока службы, срока хранения	Продление	Установленное значение (часы, годы, и т. п.)	Основание (наименование, номер и дата документа)	Подпись ведущего формуляр
		3	4	5	6
07.12.94	Шаг на винтовой ресурсе		3250 часов	БНН187-3863-Г	[Подпись]
	Фактический шаг в		618 часов		
	Резервировано имущества		910 вылетов		
	Разрешенный парабомиса за штурманский ресурс		500 вылетов (ру)		
07.01.08	Эксплуатационный ресурс		8000 часов	Болжневь Н187-5663-Г	[Подпись]
	Полетный вылет		2000 циклов	от 30.06.2002	[Подпись]
11.06.10	Эксплуатационный ресурс		12000 часов / 3000 вылетов	Болжневь Н187-5463-Г	[Подпись]
20.09.11	Эксплуатационный ресурс по технической стоимости и его КЛ	300 час	10020 ч; 235 выл. СНЗ	№ 984/МНО от 20.09.11	[Подпись]
13.12.11	Эксплуатационный ресурс по КЛ		7365 ч; 1827 выл. ППР	Н187-11063-Г	[Подпись]
			КСЭ / Шиньк В.		
			10300 ч; 1456 выл. СНЗ	Н187-10083-Г	[Подпись]
			7665 ч; 1902 выл. ППР	инт. 1252/МНО от 12.12.11	[Подпись]



ПЕРЕЧЕНЬ

Систем ПНО установленных на самолётах АН-124-100
ЗАО АК «Полёт» б/н RA-82075, RA-82077, RA-82080 в
соответствии с требованиями ИКАО.

1. Измерительный комплекс высотно-скоростных параметров ИКВСП-1-7Фс измерением высоты в футах и обеспечением полетов в воздушном пространстве с сокращенными минимумами вертикального эшелонирования футов (RVSM).
2. Система предупреждения и предотвращения столкновения TCAS-2000 Доработанный по обеспечению стандартного наблюдения (ELS)
3. «Абрис» Спутниковая навигационная система
4. Система раннего предупреждения о приближении земли СРППЗ ТТА-12 с индикатором МФИ лётчиков TDS-56D
5. Аппаратура навигации и посадки «КУРС МП-70».
6. Самолётный дальномер СД-75.
7. Система автоматического управления полетом САУ- 3- 400.
8. Автоматический радиокompас АРК-22.
9. Радиовысотомер А-034.
10. Система ближней навигации А-312.
11. Система дальней навигации А-723.
12. Доплеровский измеритель путевой скорости ШО13В.
13. Инерциальная навигационная система А-826 с моноблоками HG2030AE21 (БИНС).
14. TNL2000 Approach спутниковая навигационная система.



15. Самолетный ответчик СО-72 (сдвоенный, работающий в режимах ИКАО «А» и «АС»).
16. Управляющая вычислительная система УВС А-821.
17. Пилотажный комплекс А-825.
18. РЛС-В ЗА822-10 радиолокатор верхнего обзора.
19. РЛС-Н ЗА822-20 радиолокатор нижнего обзора (подстилающей поверхности).
20. Астронавигационная система А-829

Начальник АТБ

В.Ю. Сироткин

Утверждаю
 Начальник АТБ
 ЗАО Авиакомпания «Полет»
 В. Ю. Сироткин
 « 12 » июля 2012 г.

АКТ
 оценки технического состояния и годности к полетам
 воздушного судна Ан-124-100 RA-82075

Комиссия, назначенная приказом № 145 от « 07 » 12. 2005 г.
 Генерального директора ЗАО АК «Полет» в составе:

- Главного инженера АТБ ЗАО АК «Полет» - Г. С. Дигуна.
- Начальника цеха ОТО - А. В. Чиркова.
- Старшего инженера ВС - И. В. Соколова.

« 12 » июля 2012 г. произвела контрольный осмотр и оценку технического состояния воздушного судна Ан-124-100 № RA-82075, серийный номер 07-08, заводской номер 9773053459147.

1. Сведения о воздушном судне:

- Дата изготовления 28.11.1994 г.
- Нарботка экземпляра воздушного судна с начала эксплуатации: в лётных часах - 15939 часов, полётах 3597, 17 лет 7 месяцев.
- Остаток назначенного ресурса экземпляра воздушного судна в лётных часах 61 час, полетах 403, годах - 2 года 5 месяцев.
- Все доработки, разовые осмотры и проверки, обязательные для выполнения на дату составления настоящего акта - выполнены.

Самолет ремонтов не имел.

Согласно Разделу 005 РЭ ВС Ан-124-100, с учетом бюллетеня № 79 АН-БЭ-Г от 27.04.2011 г., самолёт переведён на эксплуатацию и техническое обслуживание по состоянию без капитальных ремонтов в пределах 50000 часов, 10000 полетов, 45 лет эксплуатации с поэтапным продлением ресурсов. Действующий ресурс самолета 16000 часов, 4000 полетов, 20 лет. Следующий этап продления ресурса самолёта до 20000 час., 5000 пол., 23 года.

2. Сведения о двигателях:

Двигатели Д-18Т

Заводской номер	3871801401001	3871803303003р	3871803303022р	3871801803040
Номер СУ	1	2	3	4
Собственник	Dateline Overseas Ltd.	ЗАО «Авиакомпания «Полет»	ЗАО «Авиакомпания «Полет»	Dateline Overseas Ltd.
Дата изготовления	14.09.1994	16.03.1994	04.05.1994	30.04.1988
Количество ремонтов	1	2	1	2
Дата последнего ремонта	13.11.2003	30.07.2003	3.10.1999	13.11.2003
Ремонт	Мотор-Сяч	Прогресс	Прогресс	Мотор-Сяч
Нарботка СНЭ (часы/циклы)	5352ч / 1215п.ц.	10307ч / 2259п.ц.	11503ч / 2228п.ц.	7009ч / 1538п.ц.
Нарботка ННР (часы/циклы)	4021ч / 915п.ц.	7653ч / 1702п.ц.	9450ч / 1818п.ц.	4355ч / 919п.ц.
Эксплуатационный ресурс	5535 п.ц.	5535 п.ц.	5535 п.ц.	5535 п.ц.

Остаток ресурса до ремонта	4620 п.ц.	3833 п.ц.	3717 п.ц.	4616 п.ц.
----------------------------	-----------	-----------	-----------	-----------

ВСУ ТА-12.

Заводской номер	41012001	41012005	
Номер СУ	левый	правый	
Дата изготовления	05.03.1994	30.07.1994	
Количество ремонтов	1	2	
Дата последнего ремонта	31.07.2003	19.10.2011	
Ремзавод	Гидравлика	Аэросила	
Назначенный / межремонтный ресурс	часы	3000 / 1000	3000 / 1000
	запуски	5500 / 1500	5500 / 1500
	календ.	- / до 31.07.13г.	- / до 19.10.21г.
Наработки СНЭ / ПНР	часы	1585/596	1907 / 17
	запуски	2855/1496	2790 / 48
Остаток ресурса до ремонта	404 час. / 4 зап.	983 час. / 1452зап.	

- Заключение комиссии о техническом состоянии и определении годности воздушного судна к полетам:
«Воздушное судно технически исправно, годно к выполнению полетов без ограничений».



С. В. Крестин.
 А. В. Чирков.
 А. В. Романенков.

19.3 Документы оценщика

**КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ АТТЕСТАТ
В ОБЛАСТИ ОЦЕНОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

№ 011217-2 « 24 » апреля 20 18 г.

Настоящий квалификационный аттестат в области оценочной деятельности по направлению оценочной деятельности

«Оценка движимого имущества»

выдан **Кокореву Олегу Рудольфовичу**

КОПИЯ ВЕРНА
Директор ООО "Оценка-Гарант"
Низеев Р.Н.

на основании решения федерального бюджетного учреждения
«Федеральный ресурсный центр по организации подготовки
управленческих кадров»

от « 24 » апреля 20 18 г. № 61

Директор  А.С. Бункин

Квалификационный аттестат выдается на три года и действует
до « 24 » апреля 20 21 г.

