

# **ООО «Областной центр экспертиз»**

г. Екатеринбург,

тел./факс. (343) 358-52-60, 372-82-59,

e-mail: oce@r66.ru, WWW: <http://www.osenka.org>

Утверждаю: \_\_\_\_\_ /Г.Л. Фалько/

Директор ООО «Областной центр экспертиз»



**№ 6639007339 – 2026 - 340 (15850)**

## **ОТЧЕТ**

**об оценке рыночной стоимости Полуприцеп с бортовой платформой  
Кегель SN 24 Тент гос.номер ВА 0800 66 RUS, принадлежащая  
Самойлову Владиславу Игоревичу**

<b>Объект оценки</b>	<b>Полуприцеп с бортовой платформой Кегель SN 24 Тент гос.номер ВА 0800 66 RUS</b>
<b>Дата составления отчета</b>	<b>10 марта 2026 года</b>
<b>Дата определения стоимости</b>	<b>03 марта 2026 года</b>
<b>Договор</b>	<b>№б/н от 03 марта 2026 г.</b>

<b>Заказчик оценки:</b>	<b>Никитин Дмитрий Николаевич</b>
<b>Исполнитель:</b>	<b>ООО «Областной центр экспертиз»</b>

**Екатеринбург 2026**

*Общество с ограниченной ответственностью*  
**«Областной центр экспертиз»**

Дата основания: 14 октября 1997 г.

Юридический адрес: г. Екатеринбург, ул. Контролеров, 15/Б.

Почтовый адрес: 620027, г. Екатеринбург, п/о №27, а/я № 291

Internet: Web-сайт: <http://www.ocenka.org>, e-mail: [oce@ocenka.org](mailto:oce@ocenka.org).

Гражданская ответственность профессиональной деятельности оценщиков застрахована:

- страховой полис № 922/2853144766 от 26 ноября 2025 г. СПАО «РЕСО-Гарантия» по застрахованной деятельности, осуществляемой Страхователем с 04 декабря 2025 года по 03 декабря 2026 года страховая сумма установлена в размере 100 000 000 рублей.

# СОДЕРЖАНИЕ

<b>РЕЗОЛЮТИВНАЯ ЧАСТЬ ОТЧЕТА.....</b>	<b>4</b>
<b>1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ.....</b>	<b>6</b>
1.1. ОБЩИЕ ФАКТЫ И ВЫВОДЫ .....	6
1.2. ЗАДАНИЕ НА ОЦЕНКУ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СТАНДАРТОВ ОЦЕНКИ.....	7
1.3. СВЕДЕНИЯ О ЗАКАЗЧИКЕ ОЦЕНКИ И ОБ ОЦЕНЩИКЕ .....	10
1.4. ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ СТАНДАРТЫ И ОБОСНОВАНИЕ ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ.....	12
<b>2. ВВЕДЕНИЕ .....</b>	<b>14</b>
2.1. СЕРТИФИКАТ КАЧЕСТВА ОЦЕНКИ .....	14
2.2. ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ И СДЕЛАННЫЕ ДОПУЩЕНИЯ.....	14
2.3. СВЕДЕНИЯ О СПЕЦИАЛИСТАХ, ПРОВЕДШИХ ОЦЕНКУ .....	16
2.4. ОЦЕНИВАЕМЫЕ ПРАВА .....	16
2.5. ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ, ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ОЦЕНЩИКОМ, УСТАНОВЛИВАЮЩИХ КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ.....	17
<b>3. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ.....</b>	<b>18</b>
<b>4. ПРОЦЕСС ОЦЕНКИ.....</b>	<b>21</b>
<b>5. АНАЛИЗ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ .....</b>	<b>22</b>
<b>6. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ .....</b>	<b>36</b>
<b>7. ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ И МЕТОДОЛОГИЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ     ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....</b>	<b>38</b>
<b>8.ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ . 40</b>	
8.1. МЕТОДОЛОГИЯ РАСЧЕТА РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ .....	40
8.2. РАСЧЕТ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	47
8.2.1. <i>Определение рыночной стоимости неразукомплектованного транспортного средства в работоспособном состоянии, на котором не производилась замена агрегатов и переоборудование, а также отсутствуют неисправности и эксплуатационные дефекты .....</i>	<i>47</i>
8.2.2. <i>Определение размера корректировки на стоимость замененных агрегатов, аналогичных агрегатам базовой комплектации.....</i>	<i>49</i>
8.2.3. <i>Определение размера корректировки на стоимость агрегатов, отсутствующих в результате разукомплектации .....</i>	<i>49</i>
8.2.4. <i>Определение размера корректировки на стоимость агрегатов, дополнительно установленных в результате переоборудования.....</i>	<i>49</i>
8.2.5. <i>Определение размера корректировки на стоимость агрегатов, замененных в результате переоборудования .....</i>	<i>49</i>
8.2.6. <i>Определение морального износа .....</i>	<i>49</i>
8.2.7. <i>Определение размера корректировки на стоимость агрегатов, дополнительно установленных без замены агрегатов базовой комплектации .....</i>	<i>50</i>
8.2.8. <i>Определение размера корректировки на стоимость устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов.....</i>	<i>50</i>
8.2.9. <i>Определение рыночной стоимости транспортных средств .....</i>	<i>51</i>
<b>9. ИТОГОВОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ О РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ОБЪЕКТА     ОЦЕНКИ .....</b>	<b>52</b>
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ МАТЕРИАЛОВ.....</b>	<b>53</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ .....</b>	<b>55</b>

## ***РЕЗОЛЮТИВНАЯ ЧАСТЬ ОТЧЕТА***

**№ 6639007339 – 2026 - 340 (15850)**

**об оценке рыночной стоимости Полуприцеп с бортовой платформой Кегель SN 24 Тент гос.номер ВА 0800 66 RUS, принадлежащая Самойлову Владиславу Игоревичу**

### **Краткая информация об объекте оценки**

Объектом оценки в рамках настоящей работы является Полуприцеп с бортовой платформой Кегель SN 24 Тент гос.номер ВА 0800 66 RUS. Право собственности по состоянию на дату оценки 03 марта 2026 г. принадлежит Самойлову Владиславу Игоревичу.

Определение рыночной стоимости объекта оценки производится для целей заключения сделки купли-продажи с оцениваемым имуществом.

Сведения об оцениваемом транспортном средстве, условиях его эксплуатации предоставлены Заказчиком в виде:

- Копии паспорта транспортного средства;
- Фотографий

Предоставленные копии документов не заверены Заказчиком и представлены в Приложении к настоящему Отчету.

### **Примененная методология оценки**

В основе всех существующих методик определения рыночной стоимости тех или иных активов лежат три фундаментальных подхода к оценке:

- затратный;
- сравнительный;
- доходный.

Так как автотранспортные средства представляют собой продукцию массового производства, потребляемую в значительных количествах, то основной подход к оценке их стоимости – *сравнительный*. Он опирается на сопоставление цен покупки и продажи, сложившихся в данный момент на товарных рынках транспортных средств.

*Затратный подход* при оценке стоимости в отношении автотранспортного средства основывается на том, что за ее величину принимают затраты на его изготовление. Поскольку автотранспортные средства являются продукцией серийного или крупносерийного производства, такой подход в большинстве случаев оказывается неприемлемым. Это связано с тем, что при изготовлении одного транспортного средства удельные затраты в несколько раз выше, чем при серийном производстве.

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

Рассмотрев возможность применения методов доходного, сравнительного и затратного подходов для целей определения рыночной стоимости объекта оценки, Оценщики пришли к выводу о том, что единственно возможным подходом к определению стоимости является сравнительный.

### **Результаты оценки, полученные при применении разных подходов к оценке**

В ходе применения сравнительного подхода Оценщиками был проведен анализ предоставленной Заказчиком технической и правоустанавливающей документации. Рыночная стоимость оцениваемого транспортного средства определена прямым методом с учетом произведенных корректировок на условия и интенсивность эксплуатации.

***В ходе применения сравнительного подхода рыночная стоимость объекта оценки на дату оценки – 03 марта 2026 г. составляет: 945 000 (Девятьсот сорок пять тысяч) рублей.***

### **Итоговая величина рыночной стоимости объекта оценки**

Поскольку определение рыночной стоимости оцениваемого объекта произведено с применением единственного подхода (сравнительного), итоговая величина рыночной стоимости объекта соответствует результатам оценки, полученным, в рамках сравнительного подхода.

***Результаты анализа имеющейся в распоряжении Оценщиков информации и проведенные расчеты позволили сделать вывод о том, что рыночная стоимость объекта оценки на дату оценки – 03 марта 2026 г. составляет: 945 000 (Девятьсот сорок пять тысяч) рублей.***

### **Ограничения и пределы полученного результата**

Итоговая величина стоимости объекта оценки, указанная в отчете об оценке, составленном в порядке и на основании требований, установленных Федеральным законом от 29.07.98 № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации», Федеральными стандартами оценки и нормативными актами по оценочной деятельности уполномоченного органа по контролю за осуществлением оценочной деятельности в Российской Федерации, 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 даты представления публичной оферты прошло не более 6 месяцев (п. 26 Федерального стандарта оценки ФСО №1, утвержденного приказом Минэкономразвития России от 14 апреля 2022 г. N 200).

Оценщик 1 категории  
член СООА «РОО»

Свенцыцкий Александр Николаевич

# 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

## 1.1. Общие факты и выводы

Таблица 1.

№ п/п	Наименование	Информация
1	<b>Объект оценки</b>	Полуприцеп с бортовой платформой Кегель SN 24 Тент гос.номер ВА 0800 66 RUS
2	<b>Результаты оценки</b>	В результате оценки, с учетом ограничительных условий и сделанных допущений, стоимость объекта оценки составила: По затратному подходу: не применялся; По сравнительному подходу: 945 000 (Девятьсот сорок пять тысяч) рублей; По доходному подходу: не применялся.
3	<b>Итоговая величина стоимости объекта оценки</b>	Рыночная стоимость объекта оценки составляет на дату оценки 03 марта 2026 г. составляет: 945 000 (Девятьсот сорок пять тысяч) рублей.

## 1.2. Задание на оценку в соответствии с требованиями федеральных стандартов оценки

Таблица 2.

№ п/п	Наименование обязательного реквизита Задания на оценку	Информация
•	Объект оценки, (пп. 1) п. 3 ФСО IV	Полуприцеп с бортовой платформой Кегель SN 24 Тент гос.номер ВА 0800 66 RUS
•	Имущественные права на объект оценки, (пп. 3) п. 8 ФСО 7	Право собственности на объект оценки принадлежит Самойлову Владиславу Игоревичу
•	Цель оценки, (пп.2) п.3 ФСО IV	Определение вида стоимости объекта оценки, указанного в п. 5 настоящего Задания на оценку.
•	Предполагаемое использование результатов оценки, п.4 ФСО IV	Результаты оценки предполагается использовать для заключения сделки купли-продажи. Оценщик не несет ответственности за использование результатов оценки Заказчиком в целях, отличных от указанных в настоящем задании на оценку.
•	Вид стоимости и предпосылки стоимости (пп.4) п. 3 ФСО IV)	<p>В соответствии с настоящим заданием на оценку, оценщиком будет определяться рыночная стоимость объекта оценки. Рыночной стоимостью объекта оценки является 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• одна из сторон сделки не обязана отчуждать объект оценки, а другая сторона не обязана принимать исполнение</li> <li>• стороны сделки хорошо осведомлены о предмете сделки и действуют в своих интересах</li> <li>• объект оценки представлен на открытом рынке посредством публичной оферты, типичной для аналогичных объектов оценки</li> <li>• цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за объект оценки и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было</li> <li>• платеж за объект оценки выражен в денежной форме.</li> </ul>
•	Дата оценки (пп.5) п. 3 ФСО IV)	03 марта 2026 года
•	Срок проведения оценки	В течение 3 (Трех) рабочих дней с даты осмотра объекта оценки, предоставления необходимых документов для проведения оценки и подписания настоящего Договора
•	Ограничения оценки в соответствии с разделом III федерального стандарта оценки "Процесс оценки (ФСО III)" (пп.8) п. 3 ФСО IV, п.2 ФСО IV)	<p><i>Отчет об оценке составляется в соответствии с нижеследующими ограничивающими условиями.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Объект оценки не обладает какими-либо скрытыми дефектами, которые могут повлиять на его стоимость.</li> <li>2. Объект оценки соответствует всем санитарным и экологическим нормам.</li> <li>3. Исходные данные, которые будут использоваться Оценщиком при подготовке Отчета, должны быть получены из надежных источников и должны считаться достоверными. Оценщик во всех случаях, делает ссылки на источник информации.</li> </ol> <p><i>Отчет об оценке объекта оценки будет подготовлен в соответствии со следующими допущениями</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Все прогнозы, сделанные в Отчете, должны базироваться на существующей ситуации.</li> </ol>

№ п/п	Наименование обязательного реквизита Задания на оценку	Информация
		<p>2. Отчет в полном объеме удостоверяет рыночную стоимость объекта оценки для указанных целей на заданную дату оценки. Сделанные заключения не должны содержать полностью или частично предвзятого мнения.</p> <p>3. 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 даты представления публичной оферты прошло не более 6 месяцев. В соответствии с п. 26 ФСО №I, утвержденный приказом Минэкономразвития России от 14 апреля 2022 г. N 200.</p> <p>4. Осмотр объекта оценки был произведен ранее даты оценки. С момента фотографирования до даты оценки транспортное средство не претерпело существенных изменений, способных повлиять на итоговую рыночную стоимость</p>
•	Исполнитель работ по оценке объекта оценки (оценщик)	Свенцыцкий Александр Николаевич, эксперт-оценщик ООО «Областной центр экспертиз», оценщик 1-ой категории
•	Наименование саморегулируемой организации оценщиков, членом которой является оценщик, и место нахождения этой организации	Член саморегулируемой организации оценщиков Ассоциация «Русское общество оценщиков» (СООА «РОО»), регистрационный номер в реестре РОО: 000248, дата включения в реестр РОО: 09.07.2007 г., свидетельство о членстве в СООА «РОО» № 0000106 от 22.07.2020 г. Эксперт РОО, Председатель Свердловского областного регионального Сообщества РОО
•	Стандарты оценочной деятельности, которые будут применяться при определении рыночной стоимости объекта оценки	<p>- Федеральный закон «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» № 135-ФЗ от 29.07.1998 г.;</p> <p>- Федеральный закон «О саморегулирующих организациях» № 315-ФЗ от 01.12.2007 г.;</p> <p>- Общие стандарты оценки (федеральные стандарты оценки ФСО №№ I-VI, утвержденные приказом Минэкономразвития России от 14 апреля 2022 г. N 200);</p> <p>- Специальные стандарты оценки, определяющие дополнительные требования к порядку проведения оценки, в том числе для отдельных видов объектов оценки (недвижимости, машин и оборудования, бизнеса, нематериальных активов и интеллектуальной собственности), в т.ч. Федеральный стандарт оценки (ФСО) № 7 «Оценка недвижимости», утвержденный приказом МЭР РФ № 611 от 25.09.2014 г.; ФСО № 8 «Оценка бизнеса», утвержденный приказом МЭР РФ № 326 от 01.06.2015 г.; ФСО № 9 «Оценка для целей залога», утвержденный приказом МЭР РФ № 327 от 01.06.2015 г.; ; ФСО № 10 «Оценка стоимости машин и оборудования», утвержденный приказом МЭР РФ № 328 от 01.06.2015 г.; ФСО № 11 «Оценка нематериальных активов и интеллектуальной собственности», утвержденный приказом МЭР РФ № 385 от 22.06.2015 г.</p> <p>Оценщик действует на основании Стандарты и правила оценочной деятельности Общероссийской общественной организации «Русское общество оценщиков» - Свод стандартов оценки РОО ССО РОО — 2015.</p>
•	Информация и документы, необходимые для проведения оценки	<p>При проведении оценки Заказчик обязан предоставить следующую информацию:</p> <p>1. Копия всех страниц (в том числе незаполненных) паспорта транспортного средства или самоходной машины.</p> <p>2. Копия правоустанавливающих документов (договор купли-</p>

№ п/п	Наименование обязательного реквизита Задания на оценку	Информация
		<p>продажи, справка-счет и т.д.).</p> <p>3. Справка из бухгалтерии предприятия-балансодержателя, содержащая сведения о наименовании объекта основных средств, инвентарном номере, дате постановки на бухгалтерский учет, первоначальная и остаточная стоимость по состоянию на последнюю отчетную дату, предшествующую дате определения стоимости (дате оценки).</p> <p>4. Фотографии транспортного средства (вид спереди, сзади и сбоку, общий вид салона/ кабины, моторного отсека; для поврежденных ТС дополнительно фотографии каждого поврежденного элемента, сделанные под углом 45<sup>0</sup>, 90<sup>0</sup> и 135<sup>0</sup>).</p> <p>5. Заключение независимой технической экспертизы о состоянии подлежащего оценке транспортного средства и/или заказ-наряд со станции технического обслуживания официального дилера на устранение эксплуатационных дефектов оцениваемого транспортного средства (в частности – силового агрегата, ходовой части, подвески, элементов кузова и оперения, лакокрасочного покрытия). Информация должна быть актуальна по состоянию на дату оценки в месте оценки.</p> <p>6. Копии справок из ГИБДД установленной формы участника ДТП, произошедшего ранее.</p> <p>7. Справка, подтверждающая фактический пробег ТС с момента выпуска. В случае замены или неисправности одометра, а также по причине невозможности установить количество полных оборотов («кругов») одометра – в соответствии с данными бухгалтерии (диспетчерской службы) предприятия собственника, км.</p> <p>8. Справка, подтверждающая фактическую наработку дорожно-строительной техники и специальных ТС с момента выпуска согласно показаниям счетчиков машино-часов, м/ч.</p> <p>Информация, востребованная по следующим вопросам, должна быть подтверждена документально правоустанавливающими, платежными, оплаченными заказ-нарядами или иными документами:</p> <p>1. Марка, модель, год выпуска и дата установки агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, установленных при замене аналогичных агрегатов, на дату оценки в месте оценки.</p> <p>2. Марка, модель агрегатов (узлов, систем, элементов) базовой комплектации, отсутствующих на транспортном средстве на дату оценки в результате его разуконплектации (кроме замененных при переоборудовании).</p> <p>3. Марка, модель, год выпуска и дата установки оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства взамен агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, на дату оценки в месте оценки</p> <p>4. Марка, модель агрегата (узла, системы, механизма) базовой комплектации, который заменен при переоборудовании транспортного средства.</p> <p>5. Марка, модель, год выпуска и дата установки оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства без замены агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, на дату оценки</p> <p>6. Дата последнего капитального ремонта транспортного средства, рамы, силового агрегата, ходовой части, подвески, кузова.</p>

### 1.3. Сведения о заказчике оценки и об оценщике

Таблица 3.

<b>Заказчик оценки</b>	Никитин Дмитрий Николаевич
<b>Собственник объекта оценки</b>	Самойлов Владислав Игоревич
<b>Исполнитель работ по оценке</b>	<p>Общество с ограниченной ответственностью «Областной центр экспертиз» ИНН 6639007339, КПП 665801001, ОГРН 1026602337904 от 29.11.2002 Юридический адрес: г. Екатеринбург, ул. Контролеров, 15Б, тел./факс 372-82-59, 372-82-78 Internet: Web-сайт: <a href="http://www.ocenka.org">http://www.ocenka.org</a>, e-mail: <a href="mailto:oce@ocenka.org">oce@ocenka.org</a>. Гражданская ответственность профессиональной деятельности оценщиков застрахована: - страховой полис № 922/2853144766 от 26 ноября 2025 г. СПАО «РЕСО-Гарантия» по застрахованной деятельности, осуществляемой Страхователем с 04 декабря 2025 года по 03 декабря 2026 года страховая сумма установлена в размере 100 000 000 рублей.</p>
<b>Оценщик</b>	<p>Настоящий отчет составил Оценщик Свенцыцкий Александр Николаевич. Диплом о профессиональной переподготовке ПП № 409327, выданный Межотраслевым институтом повышения квалификации и переподготовки руководящих кадров и специалистов Российской экономической академии им. Г.В. Плеханова, рег. № 2194-1Д от 15.12.2000 г., специальность – «Оценка собственности: оценка стоимости предприятия (бизнеса)» Свидетельство о повышении квалификации № 198/2003 от 19.12.03 года, свидетельство о повышении квалификации № 712/2006 от 21.12.2006 года, свидетельство о повышении квалификации № 1276 от 26.11.2009 года, свидетельство о повышении квалификации № 1992 от 21.12.2012 года, квалификационный аттестат Российского общества оценщиков № 42 от 22.03.2002 г. «Сертифицированный оценщик бизнеса», квалификационный аттестат Российского общества оценщиков № 0285 от 29.09.2014 г. «Сертифицированный РОО оценщик недвижимости», сертифицированный саморегулируемой организацией оценщиков НП «СМАО» эксперт по направлению «Экспертиза отчетов об оценке бизнеса». Квалификационный аттестат о сдаче единого квалификационного экзамена № 000013-006 от 13 сентября 2013 г. Негосударственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Международная академия оценки и консалтинга», протокол № 18/130913. Квалификационный аттестат в области оценочной деятельности № 038161-2 от 07.06.2024 г. по направлению «Оценка движимого имущества» выдан Федеральным бюджетным учреждением «Федеральный ресурсный центр по организации подготовки управленческих кадров». Ответственность Оценщика Свенцыцкого Александра Николаевича застрахована на сумму 30 000 000 рублей, в соответствии с полисом к Договору страхования ответственности оценщика № Д-56608020-5.0-2-000008-25 страхования ответственности оценщика от 12 февраля 2024 г. (срок действия договора с 26.02.2025 г. по 25.02.2026 г., страховщик: ПАО «Росгосстрах»)</p>

<b>Сведения обо всех привлекаемых к проведению оценки и подготовке отчета об оценке организациях и специалистах</b>	Не привлекались
---	-----------------

#### 1.4. Используемые стандарты и обоснование их использования

Оценщик в практике своей деятельности руководствуется всем сводом нормативно-правовых актов Российской Федерации, часть которых непосредственно регулирует оценочную деятельность, а часть относится к косвенным документам, раскрывающим значение и роль оценщика в той или иной сфере.

К косвенным нормативно-правовым актам, несомненно, можно отнести множество законов, постановлений, подзаконных актов, ведомственных инструкций, правил и прочих документов, наиболее значимыми среди которых являются Гражданский Кодекс Российской Федерации, Земельный Кодекс РФ, Лесной Кодекс РФ, Налоговый Кодекс РФ.

Основой законодательства РФ в области оценочной деятельности, регулирующей институт оценки в России, являются следующие документы:

- Федеральный закон «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» № 135-ФЗ от 29.07.1998 г.;
- Федеральный закон «О саморегулирующих организациях» № 315-ФЗ от 01.12.2007 г.;
- Общие стандарты оценки (федеральные стандарты оценки ФСО №№ I-VI, утвержденные приказом Минэкономразвития России от 14 апреля 2022 г. N 200);
- Специальные стандарты оценки, определяющие дополнительные требования к порядку проведения оценки, в том числе для отдельных видов объектов оценки (недвижимости, машин и оборудования, бизнеса, нематериальных активов и интеллектуальной собственности), в т.ч. Федеральный стандарт оценки (ФСО) № 7 «Оценка недвижимости», утвержденный приказом МЭР РФ № 611 от 25.09.2014 г.; ФСО № 8 «Оценка бизнеса», утвержденный приказом МЭР РФ № 326 от 01.06.2015 г.; ФСО № 9 «Оценка для целей залога», утвержденный приказом МЭР РФ № 327 от 01.06.2015 г.; ; ФСО № 10 «Оценка стоимости машин и оборудования», утвержденный приказом МЭР РФ № 328 от 01.06.2015 г.; ФСО № 11 «Оценка нематериальных активов и интеллектуальной собственности», утвержденный приказом МЭР РФ № 385 от 22.06.2015 г.

До момента принятия специальных стандартов оценки, предусмотренных программой разработки федеральных стандартов оценки и внесения изменений в федеральные стандарты оценки, утвержденной приказом Минэкономразвития России от 30 декабря 2020 г. N 884, приоритет имеют нормы общих стандартов оценки ФСО I - ФСО VI.

#### Информация о стандартах, применяемых оценщиком в настоящем отчете

Таблица 1.

Краткое наименование стандарта	Полное наименование стандарта	Сведения о принятии стандарта
ФСО I	Федеральный стандарт оценки «Структура федеральных стандартов оценки и основные понятия, используемые в федеральных стандартах оценки» (ФСО I)	Приказ МЭР РФ № 200 от 14.04.2022 г.
ФСО II	Федеральный стандарт оценки «Виды стоимости (ФСО II)»	
ФСО III	Федеральный стандарт оценки «Процесс оценки (ФСО III)»	
ФСО IV	Федеральный стандарт оценки «Задание на оценку (ФСО IV)»	

ФСО V	Федеральный стандарт оценки «Подходы и методы оценки (ФСО V)»	
ФСО VI	Федеральный стандарт оценки «Отчет об оценке (ФСО VI)»	
ФСО-7	Федеральный стандарт оценки № 7 «Оценка недвижимости»	Приказ МЭР РФ № 611 от 25.09.2014 г.
ФСО-9	Федеральный стандарт оценки № 9 «Оценка для целей залога»	Приказ МЭР РФ № 327 от 01.06.2015 г.

В дальнейшем при упоминании в отчете тех или иных положений стандарта такое упоминание будет сопровождаться ссылкой на наименование стандарта.

## **2. ВВЕДЕНИЕ**

### **2.1. Сертификат качества оценки**

Оценщик, выполнявший данную работу, подтверждает на основании своих знаний и убеждений, что:

- утверждения и факты, содержащиеся в данном Отчете, являются правильными и корректными;
- содержащиеся в Отчете анализ, мнения и заключения действительны строго в пределах ограничительных условий, являющихся неотъемлемой частью настоящего Отчета, и являются личными, независимыми и профессиональными;
- у Оценщика не было текущего имущественного интереса и отсутствует будущий имущественный интерес в оцениваемом объекте, а также какие-либо дополнительные обязательства по отношению к какой-либо из сторон, связанных с оцениваемым объектом. Оценщик выступал в качестве беспристрастного консультанта;
- оплата услуг Оценщика не связана с определенной итоговой величиной стоимости объекта, и также не связана с заранее предопределенной стоимостью или стоимостью, определенной в пользу клиента;
- анализ информации, мнения и заключения, содержащиеся в Отчете, соответствуют требованиям Федеральных стандартов оценки ФСО №№ I-VI, утвержденные приказом Минэкономразвития России от 14 апреля 2022 г. N 200;
- Оценщиком была произведена персональная инспекция объекта оценки; необходимая исходная информация была предоставлена службами Заказчика;

### **2.2. Ограничительные условия и сделанные допущения**

Нижеследующие допущения и ограничения являются неотъемлемой частью настоящего Отчета.

Исходя из нижеследующей трактовки и договоренностей, настоящие условия подразумевают их полное однозначное понимание Сторонами, а также факт того, что все положения, результаты переговоров и заявления, не оговоренные в тексте Отчета, теряют силу. Настоящие условия не могут быть изменены или преобразованы иным образом, кроме как за подписью обеих сторон. Настоящие условия распространяются и на правопреемника, то есть на администрацию и исполнителей Сторон. Заказчик и Исполнитель должны и в дальнейшем соблюдать настоящие условия даже в случае, если право собственности на объект оценки полностью или частично перейдет к другому лицу.

*Отчет об оценке подготовлен в соответствии со следующими допущениями:*

1. Оценщик не несет ответственности за юридическое описание права собственности на оцениваемое имущество, достоверность которого определяется со слов Заказчика.
2. Проведение Оценщиком экспертизы технического состояния оцениваемых транспортных средств не входит в сферу его компетенции. Кроме того, проведение данной экспертизы за счет привлечения сторонних организаций, обладающих требуемой квалификацией и материально-технической базой, не предусмотрено условиями договора и задания на оценку. Таким образом, если Заказчиком не предоставлены соответствующие подтверждающие документы, Оценщик исходит из того, что на оцениваемых транспортных средствах:
  - ранее не производились никакие, кроме текущих, ремонтов;
  - ранее не производились замены основных агрегатов (узлов, систем и деталей);
  - ранее не производилось переоборудование отдельных узлов и систем с заменой элементов базовой комплектации на аналогичные;
  - транспортные средства на дату оценки комплектны;

- отсутствуют какие-либо отказы, неисправности и эксплуатационные дефекты.
3. Объект оценки, по предположениям Оценщика, не обладает какими-либо скрытыми дефектами (кроме указанных в настоящем Отчете), которые могут повлиять на его стоимость.
  4. Объект оценки соответствует всем санитарным и экологическим нормам, если обратное не отмечено в Отчете об оценке.
  5. Все прогнозы, сделанные в Отчете, должны базироваться на существующей ситуации.
  6. Исходные данные, использованные Оценщиком при подготовке Отчета, получены из надежных источников и считаются достоверными. Тем не менее, Оценщик не может гарантировать абсолютную точность этих данных, поэтому, во всех случаях, делаются ссылки на источник информации. Оценщик во всех случаях, делает ссылки на источник информации.

*Отчет об оценке был составлен в соответствии с нижеследующими ограничивающими условиями:*

1. Ни весь Отчет, ни какая-либо его часть (особенно, любые заключения о стоимости, и информация об оценщике, принимавшем участие в работе), не могут быть предоставлены Заказчиком для использования в целях рекламы, для мероприятий по связям с общественностью, без предварительного письменного разрешения Оценщика.
2. Все прогнозы, сделанные в Отчете, базируются на существующей рыночной ситуации. Однако эти предположения могут измениться с течением времени.
3. Настоящий Отчет достоверен в полном объеме лишь в указанных в настоящем тексте целях. Понимается, что проведенный анализ и сделанные заключения не содержат полностью или частично предвзятого мнения.
4. Оценщик не принимает на себя ответственность за финансовую и налоговую отчетность, относящуюся к вопросу управления объектом оценки (Имуществом). Ответственность за эту отчетность, относящуюся к исследованному Оценщиком Имуществу, несет его владелец.
5. Настоящий Отчет был подготовлен в соответствии с Федеральными стандартами оценки ФСО №№ I-VI, утвержденные приказом Минэкономразвития России от 14 апреля 2022 г. N 200
6. Согласно положению настоящего Отчета, от Оценщика не требуется проведения дополнительных работ или дачи показаний и присутствия в суде в связи с имуществом, объектами недвижимости или имущественными правами, связанными с объектом оценки, если только не будут заключены иные соглашения.
7. Заказчик принимает условие заранее освободить и обезопасить Оценщика, и, по желанию Оценщика, защитить от всякого рода расходов и материальной ответственности, происходящих из иска третьих сторон к Оценщику, вследствие легального использования третьими сторонами результатов работы Оценщика, кроме случаев, когда окончательным судебным порядком определено, что убытки, потери и задолженности были следствием мошенничества и умышленно неправомочных действий со стороны Оценщика в процессе выполнения обязательств по настоящему Договору.
8. Отчет об оценке содержит профессиональное мнение Оценщика относительно стоимости оцениваемого Имущества и не является гарантией того, что это Имущество перейдет из рук в руки по цене, указанной в настоящем Отчете.
9. Мнение Оценщика относительно стоимости Имущества действительно только на дату оценки. Оценщик не принимает на себя ответственности за последующие изменения социальных, экономических, юридических или природных условий, которые могут повлиять на стоимость оцениваемого Имущества.

### 2.3. Сведения о специалистах, проводивших оценку

Выполнившие оценку и подготовившие настоящий отчет оценщики имеют высшее образование и осуществляют постоянную деятельность по оказанию услуг в виде оценки недвижимости, машин, оборудования и транспортных средств, действующего предприятия (бизнеса).

**Свенцыцкий Александр Николаевич.**

Диплом о профессиональной переподготовке ПП № 409327, выданный Межотраслевым институтом повышения квалификации и переподготовки руководящих кадров и специалистов Российской экономической академии им. Г.В. Плеханова, рег. № 2194-1Д от 15.12.2000 г., специальность – «Оценка собственности: оценка стоимости предприятия (бизнеса)»

Свидетельство о повышении квалификации № 198/2003 от 19.12.03 года, свидетельство о повышении квалификации № 712/2006 от 21.12.2006 года, свидетельство о повышении квалификации № 1276 от 26.11.2009 года, свидетельство о повышении квалификации № 1992 от 21.12.2012 года, квалификационный аттестат Российского общества оценщиков № 42 от 22.03.2002 г. «Сертифицированный оценщик бизнеса», квалификационный аттестат Российского общества оценщиков № 0285 от 29.09.2014 г. «Сертифицированный РОО оценщик недвижимости», сертифицированный саморегулируемой организацией оценщиков НП «СМАО» эксперт по направлению «Экспертиза отчетов об оценке бизнеса».

Квалификационный аттестат о сдаче единого квалификационного экзамена № 000013-006 от 13 сентября 2013 г. Негосударственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Международная академия оценки и консалтинга», протокол № 18/130913.

Квалификационный аттестат в области оценочной деятельности № 038161-2 от 07.06.2024 г. по направлению «Оценка движимого имущества» выдан Федеральным бюджетным учреждением «Федеральный ресурсный центр по организации подготовки управленческих кадров».

Ответственность Оценщика Свенцыцкого Александра Николаевича застрахована на сумму 30 000 000 рублей, в соответствии с полисом к Договору страхования ответственности оценщика № Д-56608020-5.0-2-000008-25 страхования ответственности оценщика от 12 февраля 2024 г. (срок действия договора с 26.02.2025 г. по 25.02.2026 г., страховщик: ПАО «Росгосстрах»)

### 2.4. Оцениваемые права

В соответствии с предоставленной копией паспорта транспортное средство, подлежащее оценке, принадлежит Самойлову Владиславу Игоревичу на праве собственности. Транспортное средство поставлено на учет в ОГИБДД МО МВД России Качканарский.

Однако следует отметить, что с оригиналами документов оценщик не ознакомлен, а предоставленные копии нотариально не заверены, оценщик не несет ответственности за достоверность права собственности на оцениваемое имущество.

Сведений о действующих по состоянию на дату оценки обременениях Заказчиком не заявлено, а на основании предоставленных копий документов Оценщиком не выявлено.

Соответственно определение рыночной стоимости объекта оценки в рамках настоящего Отчета производится для права собственности на него, свободным от обременений.

Право собственности, согласно Гражданскому кодексу РФ, часть 1 (ст. 209), включает право владения, пользования и распоряжения имуществом. Собственник вправе, по своему усмотрению, совершать в отношении принадлежащая ему имущества любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам и не нарушающие права и интересы других

лиц, в том числе отчуждать свое имущество в собственность другим лицам, передавать им, оставаясь собственником права владения, пользования и распоряжения имуществом, отдавать имущество в залог и обременять его другими способами, распоряжаться им иным образом.

#### **2.5. Перечень документов, использованных оценщиком, устанавливающих количественные и качественные характеристики объекта оценки**

1. Копия паспорта транспортного средства;
2. Фотографии;

Указанные документы предоставлены Заказчиком настоящего оценочного исследования.

### **3. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

Согласно положениям ФСО-I, ФСО-II, ФСО-III в процессе оценки необходимо соблюдать требования законодательства Российской Федерации в области оценочной деятельности. Ниже приводится трактовка основных терминов и процессов оценки, трактуемых ФСО и используемых в оценочной деятельности.

#### Общие термины и определения

**Оценка стоимости** представляет собой определение стоимости объекта оценки в соответствии с федеральными стандартами оценки.

**Стоимость** представляет собой меру ценности объекта для участников рынка или конкретных лиц, выраженную в виде денежной суммы, определенную на конкретную дату в соответствии с конкретным видом стоимости, установленным федеральными стандартами оценки.

**Цена** представляет собой денежную сумму, запрашиваемую, предлагаемую или уплачиваемую участниками в результате совершенной или предполагаемой сделки.

**Цель оценки** представляет собой предполагаемое использование результата оценки, отражающее случаи обязательной оценки, установленные законодательством Российской Федерации, и (или) иные причины, в связи с которыми возникла необходимость определения стоимости объекта оценки.

**Допущение** представляет собой предположение, принимаемое как верное и касающееся фактов, условий или обстоятельств, связанных с объектом оценки, целью оценки, ограничениями оценки, используемой информацией или подходами (методами) к оценке.

**Подход к оценке** представляет собой совокупность методов оценки, основанных на общей методологии.

**Метод оценки** представляет собой последовательность процедур, позволяющую на основе существенной для данного метода информации определить стоимость объекта оценки.

**Методические рекомендации по оценке** представляют собой методические рекомендации по оценке, разработанные в целях развития положений утвержденных федеральных стандартов оценки и одобренные советом по оценочной деятельности при Минэкономразвития России.

**Результат оценки (итоговая стоимость объекта оценки)** представляет собой стоимость объекта, определенную на основе профессионального суждения оценщика для конкретной цели оценки с учетом допущений и ограничений оценки. Результат оценки выражается в рублях или иной валюте в соответствии с заданием на оценку с указанием эквивалента в рублях. Результат оценки может быть представлен в виде числа и (или) интервала значений, являться результатом математического округления.

**Оценщики** – специалисты, имеющие квалификационный аттестат по одному или нескольким направлениям оценочной деятельности, являющиеся членами одной из саморегулируемых организаций оценщиков и застраховавшие свою ответственность в соответствии с требованиями законодательства об оценочной деятельности.

**Существенность** представляет собой степень влияния информации, допущений, ограничений оценки и проведенных расчетов на результат оценки. Существенность может не иметь количественного измерения. Для определения уровня существенности требуется профессиональное суждение в области оценочной деятельности. В процессе оценки уровень существенности может быть определен в том числе для информации, включая исходные данные (характеристики объекта оценки и его аналогов, рыночные показатели); проведенных расчетов, в частности, в случаях расхождений результатов оценки, полученных в рамках применения различных подходов и методов оценки; допущений и ограничений оценки. Существенность зависит в том числе от цели оценки.

**Отчет об оценке объекта оценки** - документ, содержащий профессиональное суждение оценщика относительно итоговой стоимости объекта оценки, сформулированное на основе собранной информации, проведенного анализа и расчетов в соответствии с заданием на оценку. Отчет об оценке может состоять из нескольких частей, в одной или в разной форме - как на бумажном носителе, так и в форме электронного документа.

**Пользователями результата оценки**, отчета об оценке могут являться заказчик оценки и иные лица в соответствии с целью оценки.

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

**Дата определения стоимости объекта оценки (дата проведения оценки, дата оценки)** – это дата, по состоянию на которую определена стоимость объекта оценки.

При осуществлении оценочной деятельности в соответствии с федеральными стандартами оценки определяются следующие виды стоимости:

- 1) рыночная стоимость;
- 2) равновесная стоимость;
- 3) инвестиционная стоимость;
- 4) иные виды стоимости, предусмотренные ФЗ от 29 июля 1998 г. N 135-ФЗ "Об оценочной деятельности в Российской Федерации".

**Рыночная стоимость** объекта оценки (далее - рыночная стоимость) - 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:

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

Рыночная стоимость основана на предположении о сделке, совершаемой с объектом на рынке между гипотетическими участниками без влияния факторов вынужденной продажи после выставления объекта в течение рыночного срока экспозиции типичными для подобных объектов способами. Рыночная стоимость отражает потенциал наиболее эффективного использования объекта для участников рынка. При определении рыночной стоимости не учитываются условия, специфические для конкретных сторон сделки, если они не доступны другим участникам рынка.

**Равновесная стоимость** представляет собой денежную сумму, за которую предположительно состоялся бы обмен объекта между конкретными, хорошо осведомленными и готовыми к сделке сторонами на дату оценки, отражающая интересы этих сторон. Равновесная стоимость, в отличие от рыночной, отражает условия совершения сделки для каждой из сторон, включая преимущества и недостатки, которые каждая из сторон получит в результате сделки. Поэтому при определении равновесной стоимости необходимо учитывать предполагаемое сторонами сделки использование объекта и иные условия, относящиеся к обстоятельствам конкретных сторон сделки.

**Инвестиционная стоимость** - стоимость объекта оценки для конкретного лица или группы лиц при установленных данным лицом (лицами) инвестиционных целях

использования объекта оценки. Инвестиционная стоимость не предполагает совершения сделки с объектом оценки и отражает выгоды от владения объектом. При определении инвестиционной стоимости необходимо учитывать предполагаемое текущим или потенциальным владельцем использование объекта, синергии и предполагаемый полезный эффект от использования объекта оценки, ожидаемую доходность, иные условия, относящиеся к обстоятельствам конкретного владельца.

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

При проведении оценки используются **сравнительный, доходный и затратный подходы**. При применении каждого из подходов к оценке используются различные методы оценки. Оценщик может применять методы оценки, не указанные в федеральных стандартах оценки, с целью получения наиболее достоверных результатов оценки. Оценщик может использовать один подход и метод оценки, если применение данного подхода и метода оценки приводит к наиболее достоверному результату оценки с учетом доступной информации, допущений и ограничений проводимой оценки.

**Сравнительный подход** – совокупность методов оценки, основанных на сравнении объекта оценки с идентичными или аналогичными объектами (аналогами). Сравнительный подход основан на принципах ценового равновесия и замещения. Методы сравнительного подхода основаны на использовании ценовой информации об аналогах (цены сделок и цены предложений). При этом оценщик может использовать ценовую информацию об объекте оценки (цены сделок, цена обязывающего предложения, не допускающего отказа от сделки).

**Доходный подход** – совокупность методов оценки, основанных на определении текущей стоимости ожидаемых будущих денежных потоков от использования объекта оценки. Доходный подход основан на принципе ожидания выгод. В рамках доходного подхода применяются различные методы, основанные на прямой капитализации или дисконтировании будущих денежных потоков (доходов).

**Затратный подход** – совокупность методов оценки, основанных на определении затрат, необходимых для воспроизводства или замещения объекта оценки с учетом совокупного обесценения (износа) объекта оценки и (или) его компонентов. Затратный подход основан на принципе замещения. Затраты замещения (стоимость замещения) представляют собой текущие затраты на создание или приобретение объекта эквивалентной полезности без учета его точных физических свойств. Обычно затраты замещения относятся к современному аналогичному объекту, обеспечивающему равноценную полезность, имеющему современный дизайн и произведенному с использованием современных экономически эффективных материалов и технологий. Затраты воспроизводства (стоимость воспроизводства) представляют собой текущие затраты на воссоздание или приобретение точной копии объекта.

При применении нескольких подходов и методов оценщик использует процедуру согласования их результатов. В случае существенных расхождений результатов подходов и методов оценки оценщик анализирует возможные причины расхождений, устанавливает подходы и методы, позволяющие получить наиболее достоверные результаты. Не следует применять среднюю арифметическую величину или иные математические правила взвешивания в случае существенных расхождений промежуточных результатов методов и подходов оценки без такого анализа. В результате анализа оценщик может обоснованно выбрать один из полученных результатов, полученных при использовании методов и подходов, для определения итоговой стоимости объекта оценки.

## **4. ПРОЦЕСС ОЦЕНКИ**

В соответствии с Федеральными стандартами оценки ФСО №№ I-VI, утвержденные приказом Минэкономразвития России от 14 апреля 2022 г. N 200, проведение оценки рыночной стоимости объекта оценки включает в себя следующие этапы;

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.

Оценщик при проведении оценки обязан использовать (или обосновать отказ от использования) затратный, сравнительный и доходный подходы к оценке. Оценщик вправе самостоятельно определять в рамках каждого из подходов к оценке конкретные методы оценки.

На основе полученных в рамках каждого из подходов к оценке результатов определяется итоговая величина стоимости объекта оценки.

Заказчику требовалось получить экспертное заключение в виде полного повествовательного отчета, выполненного в соответствии с требованиями стандартов в области оценочной деятельности и обосновывающего величину рыночной стоимости объекта по состоянию на 03 марта 2026 года.

Работа по определению стоимости объекта оценки в настоящем отчете проводилась по следующим направлениям:

1. Изучение состава оцениваемого объекта согласно заданию на оценку к Договору № б/н от 03 марта 2026 г., переданного оценщику Заказчиком;
2. Сбор необходимой информации (цены продаж аналогичных объектов), в том числе проведение систематизации и классификации активов;
3. Расчет стоимости объекта оценки с учетом всех принятых допущений и ограничений на основе сравнительного подхода, обоснование неприменимости затратного и доходного подходов.

Для выполнения поставленной задачи оценщик выполнил следующий объем работ:

- произвели идентификацию имущества, входящего в состав объекта оценки;
- изучили правовую, техническую и другую документацию;
- провели сбор и обработку правоустанавливающих документов, сведений об обременении объекта оценки правами иных лиц;
- произвели сбор и обработку информации о технических и эксплуатационных характеристиках объекта оценки, информации, необходимой для установления количественных и качественных характеристик объекта оценки с целью определения его стоимости;
- произвели анализ первичного и вторичного рынков транспортных средств, к которым относится оцениваемое имущество;
- провели анализ информации предложений продаж объектов-аналогов;
- определили рыночную стоимость объекта с применением сравнительного подхода. В рамках данного подхода к оценке оценщик определили конкретные методы оценки в зависимости от имевшихся исходных данных;
- расчеты в рамках затратного и доходного подходов не проводились в силу специфики объекта оценки, особенностей рынка и имеющихся исходных данных, и оценщик обосновал отказ от использования названных подходов;
- составили отчет об оценке, содержащий заключение о рыночной стоимости объекта оценки, выраженной в рублях в виде единой величины.

## **5. АНАЛИЗ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

2025 год стал переломным для российского автомобильного рынка, ознаменовавшись глубокой трансформацией отрасли под влиянием геополитических изменений, экономической нестабильности и масштабной переориентации производственных и логистических цепочек. После ухода большинства западных автопроизводителей в 2022–2023 годах рынок столкнулся с острым дефицитом моделей, компонентов и технологий, что привело к кардинальной перестройке всей индустриальной модели. На фоне сохраняющихся санкционных ограничений, высокой ключевой ставки и роста стоимости автомобилей российский авторынок по-прежнему находится в состоянии структурной перезагрузки.

Несмотря на признаки частичного восстановления производства и рост доли локализованных брендов, рынок остаётся уязвимым. Снижение продаж новых автомобилей в первом полугодии 2025 года на 26,3 % по сравнению с аналогичным периодом 2024-го свидетельствует о продолжающемся кризисе потребительского спроса. Основными факторами давления выступают высокие ставки автокредитования (от 30 % годовых), рост утилизационного сбора и ограниченная модельная линейка. В то же время наблюдается активное развитие внутреннего производства, особенно в сегменте электромобилей и коммерческого транспорта, что формирует основу для будущей устойчивости отрасли.

2025 год для российского автомобильного рынка проходил на фоне сложной макроэкономической ситуации, определяемой высокой инфляцией, рекордными ставками автокредитования и продолжающимся давлением из-за внешних ограничений. Эти факторы оказывают системное влияние на покупательскую способность населения, финансовую устойчивость производителей и общую динамику авторынка.

### ***Ключевая ставка и доступность кредитования***

Центральный банк РФ продолжает жёсткую денежно-кредитную политику, что отражается на стоимости автокредитов. Ключевая ставка в первой половине 2025 года сохранялась на уровне 21 %, что делает автокредитование крайне дорогим. Соответственно, средняя процентная ставка по автокредитам составляет 30–40 % годовых, а в некоторых случаях достигает и более высоких значений. Это существенно снижает спрос, особенно среди среднего класса, традиционно полагающегося на заёмные средства для приобретения автомобиля. В результате объёмы выдачи автокредитов сокращаются, а доля наличных расчётов на рынке растёт.

### ***Утилизационный сбор и рост цен***

Одним из важнейших регуляторных факторов, усиливающих финансовое давление на потребителя, стал рост утилизационного сбора. С 2024-го по 2025-й его размер увеличился на 10–20 %, а для автомобилей с объёмом двигателя 1–2 литра превысил 667,4 тыс. рублей. Эта мера, направленная на стимулирование импортозамещения и развитие локального производства, фактически приводит к дополнительному удорожанию новых автомобилей, особенно импортных и полуимпортных моделей. Увеличение сбора стало одной из причин закрытия 213 дилерских центров китайских брендов в первом квартале 2025 года. Многие компании не смогли адаптироваться к новым экономическим условиям.

### ***Государственная поддержка: программы и субсидии***

Для смягчения негативных последствий Правительство РФ продолжает реализацию мер господдержки авторынка:

Субсидирование покупки отечественных электромобилей — до 25 % от стоимости автомобиля. Программа охватывает модели, произведённые в России (например, EVM PRO, Zetta, Evolute i-PRO), и направлена на стимулирование развития «зелёного» транспорта.

Программа льготного автокредитования — действует для широкого круга моделей, включая Solaris, «Москвич», УАЗ и продукцию других локализованных брендов.

Процентные ставки по таким кредитам искусственно занижаются за счёт бюджетных субсидий.

В 2025 году выделено более 36 млрд рублей на поддержку программ покупки отечественных автомобилей, что свидетельствует о сохранении приоритетности автопрома в национальной промышленной политике.

### ***Налоговая политика и перспективы «налогового удара» по ДВС***

Обсуждается возможность введения повышенных налогов на автомобили с двигателями внутреннего сгорания (ДВС) и подключаемыми гибридами, что должно простимулировать переход на электромобили. Однако эксперты предупреждают: без параллельного развития зарядной инфраструктуры и реальной доступности EV такая мера может привести к обратному эффекту — снижению общего объёма продаж без реального роста доли электрокаров. Потребители могут просто отказаться от покупки нового авто, предпочтя старые модели или пересев на общественный транспорт.

### ***Логистические и санкционные ограничения***

Санкции продолжают оказывать серьёзное влияние на цепочки поставок. Разрыв с европейскими поставщиками (Bosch, Magna, Delphi, Daimler) привёл к дефициту ключевых компонентов, включая электронные блоки управления, системы безопасности и полупроводники. Российские производители вынуждены переориентироваться на китайские аналоги, что увеличило зависимость от Поднебесной до 70 %.

Однако этот переход сопряжён с проблемами:

- увеличение сроков доставки на 2–3 недели;
- низкое качество некоторых компонентов;
- рост себестоимости производства из-за необходимости адаптации технологий.
- Инфляция и покупательская способность

Инфляция в 2025 году оставалась на повышенном уровне, что снижает реальные доходы населения. Средневзвешенная цена нового автомобиля достигла ~3 млн рублей, а к концу года может вырасти до 3,2–3,5 млн рублей. Для большинства россиян это многолетняя сумма расходов, особенно в условиях высоких ставок и ограниченного выбора.

Таким образом, макроэкономическая среда 2025 года характеризуется сочетанием жёсткой монетарной политики, растущих регуляторных нагрузок и ограниченной покупательской способности. Государство пытается балансировать между поддержкой отечественного производителя и контролем над инфляцией, но эффективность мер остаётся под вопросом. Без снижения ключевой ставки и масштабного развития инфраструктуры, особенно в сегменте электромобильности, устойчивое восстановление рынка маловероятно.

2025 год для российского автомобильного рынка характеризуется продолжением нисходящего тренда после относительного восстановления в 2024 году. Несмотря на рост производства и расширение локализованных мощностей, общий объём продаж новых автомобилей демонстрирует устойчивое снижение, вызванное сочетанием высокой стоимости кредитов, роста цен на новые модели и ограниченной покупательской способности населения.

### ***Объёмы продаж в 2025 году***

Согласно данным аналитического центра «Автостат», за первые пять месяцев 2025 года в России было реализовано 502 312 новых легковых и лёгких коммерческих автомобилей (LCV). Этот показатель на 28,2 % ниже, чем за аналогичный период 2024 года. В мае 2025 года продажи составили 102 546 единиц, что на 29,5 % меньше, чем в мае 2024 года.

Динамика I полугодия 2025 года свидетельствует о замедлении темпов падения: если в январе — апреле снижение достигало 30–32 %, то к маю оно несколько стабилизировалось. Это может указывать на начавшуюся адаптацию рынка к новым экономическим условиям, а также на эффект сезонного оживления спроса.

### ***Прогноз на конец года***

На основе текущих тенденций и макроэкономических условий эксперты рассматривают три сценария развития рынка до конца 2025 года.

Сценарий	Прогноз продаж	Падение к 2024 г.	Условия
Оптимистичный	1,49 млн авто	-5 %	Снижение ключевой ставки, стабилизация инфляции, рост потребительского доверия
Базовый	1,38 млн авто	-12 %	Сохранение текущей экономической политики и процентных ставок
Пессимистичный	1,1-1,25 млн авто	-20-25 %	Дальнейший рост инфляции, сохранение ставок выше 20 %, дефицит компонентов

Наиболее вероятным считается базовый сценарий, при котором общий объем рынка составит около 1,38 млн единиц. Это будет самый низкий уровень продаж с начала 2000-х годов, не считая периода 2022–2023 годов.

#### **Контекст 2024 года**

Для понимания масштаба изменений важно напомнить, что 2024 год стал годом относительного восстановления: объем продаж достиг 1,56 млн новых автомобилей, что на 33 % превысило результат 2023 года. Рост был обеспечен за счёт увеличения выпуска AvtoVAZ, Solaris, «Москвича» и китайских брендов, а также благодаря государственным программам поддержки. Однако уже в конце 2024 года наблюдались признаки перегрева предложения: на складах дилеров накопилось около 500 тыс. автомобилей, произведённых в 2024 году, что создало давление на цены и увеличило риск дефолтов у дилеров.

#### **Текущие вызовы**

В 2025 году рынок столкнулся с рядом системных проблем:

Высокая стоимость автокредитов (30–40 %). Это ограничивает доступность покупки для большинства граждан.

Рост утилизационного сбора и удорожание импортных компонентов. Из-за этого средняя цена нового автомобиля повысилась до ~3 млн рублей.

Сокращение дилерской сети. Только за первый квартал 2025 года закрылось 213 дилерских центров китайских брендов, что свидетельствует о кризисе в сегменте второго эшелона.

Замедление темпов локализации. Причинами являются технологические барьеры и зависимость от китайских подкомпонентов.

#### **Перспективы стабилизации**

Несмотря на негативную динамику, на рынке проявляются признаки структурной стабилизации:

Увеличение доли локализованного производства (Lada, Solaris, Evolute).

Запуск новых моделей с высокой степенью локализации (Lada Iskra, Solaris HC, Evolute i-Pro).

Реализация государственных программ субсидирования электромобилей и льготного кредитования.

Однако без фундаментального изменения макроэкономической среды, прежде всего снижения ключевой ставки и стимулирования реальных доходов населения, полноценное восстановление рынка маловероятно.

Таким образом, 2025 год становится годом консолидации и адаптации для российского авторынка. Продажи продолжают сокращаться, но темпы падения постепенно замедляются.

Ключевым фактором будущего восстановления станет не столько внешняя конъюнктура, сколько способность отрасли повысить качество продукции, снизить себестоимость и обеспечить устойчивый спрос за счёт внутренних ресурсов.

Российский автомобильный рынок в 2025 году продолжает трансформироваться под влиянием изменений в потребительских предпочтениях, экономической доступности и государственной политики. В условиях ограниченного выбора моделей и высокой стоимости новых автомобилей структура спроса претерпевает существенные изменения. Анализ по сегментам показывает, что падение общего объёма продаж носит неоднородный характер: одни категории демонстрируют относительную устойчивость, другие — глубокий кризис.

### ***Легковые автомобили***

Легковые автомобили остаются доминирующим сегментом рынка, составляя около 68 % всех продаж. Однако даже этот основной сектор столкнулся со значительным снижением спроса. За январь — май 2025 года реализовано 341 471 легковой автомобиль, что на 26,7 % меньше, чем за аналогичный период 2024 года.

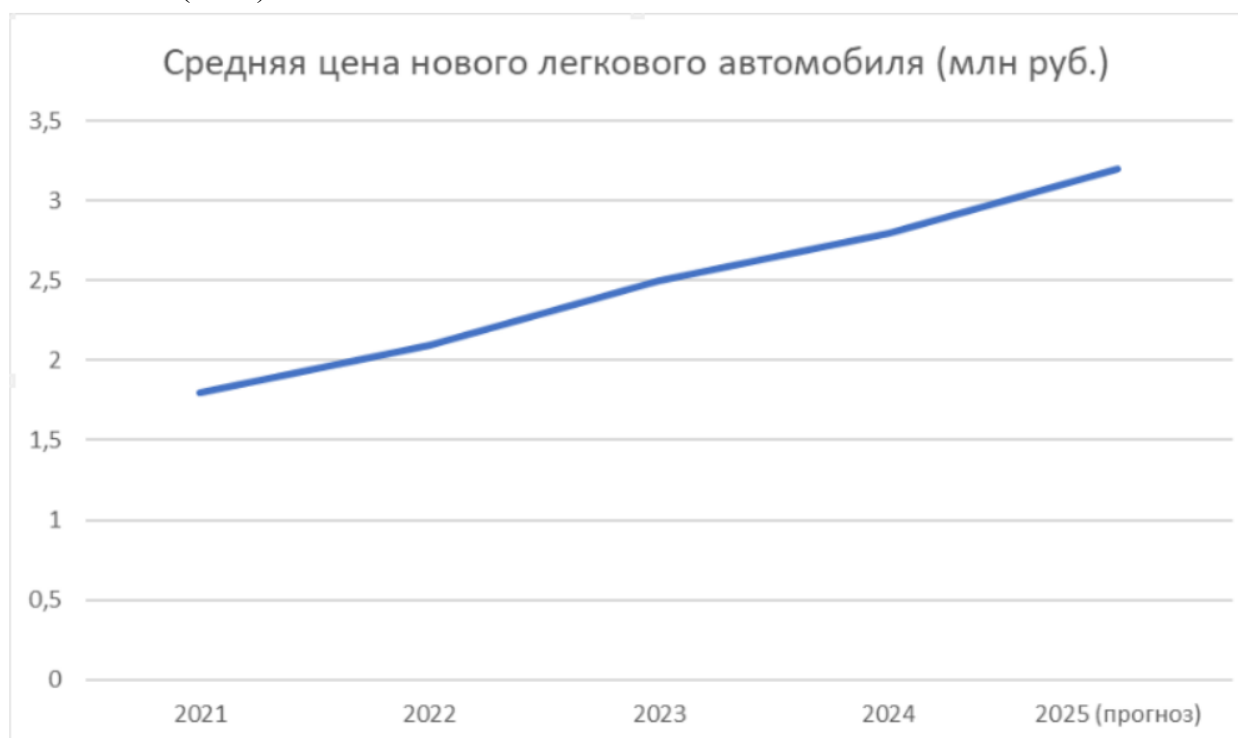
Основные причины:

Уход западных брендов (Hyundai, Kia, Renault, Toyota), спровоцировавший дефицит популярных моделей.

Ограниченная модельная линейка отечественных и китайских производителей.

Высокая стоимость кредитования и рост цен на новые авто.

Наиболее востребованными остаются бюджетные и среднебюджетные модели: Lada Granta, Solaris HS, Chery Tiggo 4 Pro, Haval Jolion. Рост интереса наблюдается к новым локализованным моделям, таким как Lada Iskra (старт продаж — июль 2025-го), которая позиционируется как «автомобиль для масс» с ценой от 1,3 млн рублей и высокой степенью локализации (90 %).



### ***Коммерческий транспорт (LCV и грузовики)***

Сегмент коммерческого транспорта занимает 19 % рынка и также демонстрирует негативную динамику — снижение на 18,4 % в годовом выражении за первые пять месяцев 2025 года. Объём продаж составил 94 544 единицы, включая лёгкие коммерческие автомобили (LCV) и грузовики.

Ключевые тренды:

Падение внутреннего спроса на фоне снижения деловой активности.

Активное развитие экспорта. Поставки в страны ЕАЭС и Центральной Азии выросли на 22 %, частично компенсировав внутренние потери.

Рост интереса к электрификации. ГАЗ и КАМАЗ расширяют линейки электрогрузовиков и электробусов.

Примечательно, что в сегменте грузовиков свыше 14 тонн КАМАЗ укрепил свои позиции, увеличив долю рынка до 33 % в апреле 2025 года, благодаря запуску платформы К5 — санкционно устойчивой модели с высокой локализацией.

### ***Электромобили***

Несмотря на общее падение рынка, сегмент электромобилей остаётся одним из немногих растущих. Его доля в 2025 году достигает 6–7 % от общего объёма продаж новых автомобилей, по данным Statista. Но есть и другая точка зрения: по оценке IEA, она пока не превышает 5 %.

Факторы роста:

Государственные субсидии — до 25 % от стоимости отечественных электромобилей.

Запуск новых моделей — EVM PRO, Zetta, Evolute i-PRO/i-JOY, IZh Pulsar, Ovum.

Расширение локализации — в 2025 году планировался запуск производства российских электромоторов и аккумуляторов в рамках партнёрства Evolute и САЭ («Итэлма»).

Однако развитие сдерживается серьёзными барьерами:

Недостаток зарядной инфраструктуры.

Высокая стоимость установки зарядных станций.

Ограниченный выбор моделей и их высокая цена (средний чек — от 3 млн рублей).

Тем не менее госпрограммы и инвестиции в цифровую экосистему (например, «Evolute.Цифровой автомобиль») создают основу для будущего роста.

### ***Автобусы***

Сегмент автобусов переживает наиболее острый кризис. За январь — май 2025 года продажи сократились на 59,4 % по сравнению с прошлым годом и составили всего 3 571 единицу. В мае 2025 года реализовано лишь 50,9 % от уровня мая 2024 года.

Причины:

Бюджетные ограничения муниципальных перевозчиков.

Заморозка программ обновления парка общественного транспорта.

Проблемы с поставками импортных компонентов.

Несмотря на это, КАМАЗ сохраняет лидерство в сегменте электробусов: в 2023 году предприятие реализовало 477 электробусов, что составило 96 % всего рынка. В 2025 году компания продолжает выпускать модели на базе платформы К5, а также разрабатывает водородные автобусы в рамках стратегии «КАМАЗ-2030».

### ***Пикапы***

Сегмент пикапов показал наименее выраженное падение — 14,9 % в годовом исчислении. В мае 2025 года было продано 1 514 единиц, что на 26,2 % меньше, чем в мае 2024 года.

Ключевые игроки:

Sollers ST6 — рамный пикап, собираемый во Владивостоке. В 2024 году реализовано 3 584 единицы.

УАЗ Pickup — модернизированная версия, теперь также собирается на Кубе (с февраля 2025 года).

Changan Shanghai Cannon, Haval Pickup — китайские модели.

Спрос на пикапы устойчив в регионах с плохими дорогами и в сельскохозяйственном секторе, что делает этот сегмент более резилентным к экономическим шокам.

## Обобщение по сегментам

Сегмент	Доля рынка (2025 г.)	Динамика (январь — май 2025 г.)	Ключевые факторы
Легковые автомобили	-68 %	↓26,7 %	Дефицит моделей, высокие цены, дорогие кредиты
Коммерческий транспорт	-19 %	↓18,4 %	Снижение спроса, но рост экспорта
Электромобили	6-7 %	↑ (абсолютные данные неточны)	Господдержка, новые модели, локализация
Автобусы	-7 %	↓59,4 %	Бюджетные ограничения, санкции
Пикапы	<1 %	↓14,9 %	Устойчивость в регионах, экспорт

Таким образом, сегментация рынка в 2025 году отражает глубокую дифференциацию: от массового падения в традиционных сегментах до осторожного роста в инновационных направлениях. Будущее отрасли будет зависеть от способности производителей адаптироваться к новым условиям, особенно в части электрификации, локализации и выхода на внешние рынки.

В 2025 году российский автомобильный рынок продолжал формироваться вокруг двух центральных групп игроков: локализованных отечественных брендов и китайских производителей, занявших доминирующее положение после ухода западных компаний. Конкуренция между ними усиливается, а стратегии развития всё больше зависят от степени локализации, государственной поддержки и способности адаптироваться к экономическим и технологическим вызовам.

Структура рынка по брендам (2024 vs 2025)



### Российские бренды

### ***Lada («АвтоВАЗ»)***

Lada сохраняет лидерство на российском рынке, увеличив свою долю с 28 % в 2024 году до 31 % в 2025 году. Это стало возможным благодаря высокой степени локализации (>95 %), стабильному производству и запуску новых моделей, адаптированных к новым условиям.

Ключевые достижения в 2025 году:

Lada Iskra — новая модель, позиционируемая как «автомобиль для масс». Старт продаж — 20 июля 2025 года. Предлагается в трёх типах кузова: седан, универсал и кросс-версия. Уровень локализации — 90 %, цена — от 1,3 млн рублей. Ожидается, что Iskra станет новым бестселлером и заполнит нишу между Granta и Vesta.

e-Largus — электрическая версия универсала с запасом хода до 400 км. Производство начато в 2024 году, в 2025 году расширяется дилерская сеть и доступность модели.

Обновление модельного ряда — модернизация Niva с новым двигателем 1,8 л, запуск кроссовера на платформе Vesta (класс B+), а также спортивные версии Vesta Sport и Niva Sport.

Дилерская сеть к июлю 2025 года насчитывает 338 центров, что на 21 больше, чем в 2024 году.

Производственные и технологические инициативы:

Введён новый цех сварки для Iskra со 112 роботами, производительность — 30 кузовов в час.

Общее число роботов на заводе достигло 1300 — это максимальный показатель в России.

Запущена цифровая трансформация — переход с Dassault на российскую PLM-систему T-Flex PLM.

Финансовые и рыночные вызовы:

Несмотря на лидерство, продажи Lada снижаются на фоне общего падения спроса.

Усиливается давление со стороны китайских брендов, особенно в сегменте бюджетных кроссоверов.

Продолжаются слухи о возможном возвращении Renault, что вызвало обеспокоенность у AvtoVAZ. Хотя компания официально опровергла обращение к правительству, внутренние источники подтверждают попытки лоббирования мер против возвращения бывшего владельца.

### ***ГАЗ (Горьковский автомобильный завод)***

ГАЗ — традиционно сильный игрок в сегменте коммерческого транспорта — столкнулся с серьёзными финансовыми трудностями.

Финансовые показатели:

В 2024 году чистая прибыль — 731 млн рублей, но в I квартале 2025 года чистый убыток — 12,46 млрд рублей.

Причина — рост процентных расходов и снижение спроса на фоне высоких ставок и конкуренции.

Ключевые модели:

«Газель Next» — модернизированная версия с улучшенной эргономикой и экологичными двигателями.

«Валдай» — среднетоннажный грузовик.

«Садко» и «Вебрь» — внедорожники повышенной проходимости.

Электрификация:

Активно ведётся разработка электрогрузовиков на базе «Газели Next» в рамках стратегии экологизации транспорта.

Экспортная ориентация:

ГАЗ всё больше фокусируется на экспорте в страны ЕАЭС и Центральной Азии, где спрос на коммерческий транспорт остаётся стабильным.

### **КАМАЗ**

КАМАЗ остаётся ведущим производителем в сегменте тяжёлых грузовиков и демонстрирует технологическое лидерство.

Финансовые и производственные показатели:

В 2024 году выпущено 54,6 тыс. единиц техники, включая 6,5 тыс. грузовиков нового поколения К5 (+27 % к 2023 г.).

К апрелю 2025 года доля на рынке грузовиков свыше 14 тонн составила 33 %, что делает КАМАЗ лидером.

Стратегия «КАМАЗ-2030»:

Цели до 2030 года — выручка 806 млрд рублей, продажи 60 тыс. грузовиков, доля экспорта 16 %.

Инвестиции — 381 млрд рублей в роботизацию, цифровизацию и развитие платформы К5.

Технологические инициативы:

Роботизация — план по увеличению числа роботов с 231 (2024) до 923 (2030).

Цифровая трансформация — замена Siemens Teamcenter на российскую PLM-систему Kamotive.

Использование ИИ для контроля качества покраски — точность до 95 %.

### **Электромобили:**

В 2023 году продано 477 электробусов — 96 % всего рынка.

В 2025 году представлен КАМАЗ-52222 — электробус с батареей 230 кВт·ч.

Разрабатываются водородные автобусы.

Проблемы:

Санкции — разрыв цепочек поставок (уход Daimler, Cummins).

Рост себестоимости из-за импортозамещения.

Финансовая нагрузка — в I квартале 2025 года зафиксирован убыток в 12,46 млрд рублей.

### **УАЗ (Ульяновский автомобильный завод)**

УАЗ переживает кризис продаж, связанный с устареванием модельного ряда и растущей конкуренцией.

Финансовые и рыночные показатели:

Первое полугодие 2025 года — продажи упали на 35 % (9 783 единицы).

Май 2025 года — 1 409 автомобилей (–40 % к маю 2024 года).

Наибольшее падение — у «Патриота» (–36 %) и «Пикапа» (–38 %).

Новые проекты:

«УАЗ Профи» с дизельным двигателем и 6-ступенчатой МКПП — запуск весной 2025 года.

Рестайлинг «Патриота» — светодиодная оптика, обновлённый салон, двухлитровый дизель (130 л. с.), планируется автоматическая трансмиссия.

Разработка электрического «Патриота», но спрос пока низкий.

Модернизация производства:

Инвестиции объёмом 18 млрд рублей до 2027 года.

Строительство новой прессовой линии (1,1 млрд рублей).

Автоматизация контроля качества.

Международная экспансия:

Сборка «Патриота» и «Пикапа» на Кубе — с февраля 2025 года.

Рассматривается производство в Венесуэле.

### **Solaris**

Solaris — один из самых успешных новых российских брендов, созданный на базе бывшего завода Hyundai.

Достижения в 2025 году:

Вошёл в топ-3 по объёмам производства.

Выпущено 26 тыс. автомобилей.

Доля рынка растёт — 3–5 % к концу года.

Модельный ряд:

HS — бюджетный седан (от 1,5 млн рублей, расход 6 л/100 км).

HC — семейный кроссовер (от 1,7 млн рублей, клиренс 160 мм).

KRS — стильный седан (от 1,55 млн рублей).

KRX — хэтчбэк повышенной проходимости (от 1,9 млн рублей, клиренс 195 мм).

Локализация:

Уровень локализации — более 80 %.

Используется российская сталь, система «ЭРА-ГЛОНАСС», цифровая экосистема «Solaris.Цифровой автомобиль».

Производство:

С апреля 2025 года завод перешёл на выпуск 240 автомобилей в день.

105 дилерских центров в 62 городах России.

Проблемы:

Конкуренция с китайскими брендами Chery, Haval и «Москвичом».

Высокие затраты на локализацию после ухода иностранных поставщиков.

«Москвич»

Возрождённый бренд «Москвич» продолжает развиваться на базе китайских JAC.

Модельный ряд:

«Москвич 3» — аналог JAC JS4.

Развитие линейки «Москвич 3е» — электромобили.

В планах новые электромоделли.

Производство:

На бывших мощностях Renault в Москве.

Планируется переход с JAC на SAIC (владелец MG, Roewe) для расширения модельного ряда.

Проблемы:

Конкуренция с другими локализованными брендами.

Зависимость от китайских технологий.

### ***Evolute***

Evolute — один из ключевых игроков в сегменте электромобилей, активно пользующийся государственной поддержкой.

Модельный ряд:

Evolute i-PRO (седан) — запас хода 433 км, разгон до 100 км/ч за 9,5 сек., мощность 150 л. с., батарея 53 кВт·ч.

Evolute i-JOY (кроссовер) — в 2025 году получит российский электродвигатель и трансмиссию.

Evolute i-SPACE (7-местный гибрид) — запас хода 1 250 км (165 км на электротяге), мощность 218 л. с., расход 5,6 л/100 км.

Evolute i-JET (флагман) — разгон до 100 км/ч за 4 сек., запас хода 483 км, цена 5,5–6,9 млн рублей.

Локализация:

Запуск нового цеха сварки и окраски в Липецке.

Совместно с САЭ («Итэлма») производство российских электромоторов и батарей.

Цифровые решения:

Приложение для удалённого управления.

Система «Evolvute.Цифровой автомобиль» с диагностикой и поиском зарядных станций.

Планы:

Увеличение локализации до 80 %.

Развитие экспорта в страны СНГ.

### **Китайские бренды**

Китайские бренды продолжают доминировать на российском рынке, их совокупная доля достигает 60–68 % (по разным оценкам), а в дилерских сетях — 65,1 %.

Лидеры рынка:

Naval — лидер по продажам. В мае 2025 года продано 10 734 автомобиля (–23,5 % к маю 2024), за 5 месяцев — 54 867 единиц (–18,1 %).

Chery — 9 869 единиц в мае (–24,3 %), 46 490 за 5 месяцев (–20,5 %).

Geely — резкое падение на 33,5 % в мае, –45,8 % за 5 месяцев.

Changan — 5 555 единиц в мае (–43,3 %), 22 882 за 5 месяцев (–40,3 %).

Тренды и вызовы:

Рост утилизационного сбора и высокие ставки кредитования снизили спрос.

В I квартале 2025 года закрылось 213 дилерских центров китайских брендов.

Бренды второго эшелона, такие как Kaiyi, DFM, уходят с рынка (продажи <200 единиц в год).

Планы на 2025–2030 годы:

Naval — запуск моторного завода в Туле.

Geely и Chery — изучают варианты CKD-сборки (полный цикл).

Ожидается выход Lynk & Co, Maxus, Zeekr 009/7X, Lotus Eletre.

Таким образом, 2025-й стал годом консолидации и конкуренции. Российские бренды, поддерживаемые государством и локализацией, удерживают ключевые позиции, но сталкиваются с давлением со стороны китайских производителей, которые, в свою очередь, переживают кризис перепроизводства и ужесточение регулирования. Будущее будет зависеть от способности всех игроков повысить качество, снизить издержки и адаптироваться к новым реалиям.

2025 год стал очередным этапом формирования российского рынка электромобилей — сектора, который, несмотря на общее падение авторынка, остаётся одним из немногих сегментов с признаками роста. Развитие электромобильности в России в значительной степени определяется государственной политикой, а не рыночным спросом, что делает его уязвимым, но в то же время стратегически важным направлением для импортозамещения и технологического суверенитета.

### **Доля и динамика рынка**

По оценкам аналитических агентств, доля электромобилей в структуре продаж новых автомобилей в 2025 году составляет 6–7 % (по данным Statista), однако другие источники, включая Международное энергетическое агентство (IEA), указывают на более скромные показатели — менее 5 %. Это расхождение объясняется разницей в методологии: Statista учитывает прогнозируемый рост бюджета субсидий (+20 % к 2024 году), тогда как IEA делает акцент на инфраструктурных ограничениях, которые сдерживают массовый спрос.

Тем не менее даже при низкой доле рынок электромобилей демонстрирует относительную устойчивость на фоне общего падения авторынка. Рост обусловлен:

Государственными программами поддержки.

Запуском новых моделей с высокой степенью локализации.

Интересом со стороны корпоративных покупателей (таксопарков, госучреждений).

Государственная поддержка

Центральным элементом стимулирования спроса остаётся субсидирование покупки отечественных электромобилей. Государство компенсирует до 25 % стоимости автомобиля, если он производится в России. Эта мера делает электромобили более доступными для широкого круга покупателей и напрямую поддерживает отечественных производителей.

В 2025 году ожидалось увеличение бюджета программы на 20 % по сравнению с 2024 годом, что должно стимулировать рост продаж и расширить модельный ряд. Особое внимание уделяется моделям, включённым в программы льготного автокредитования. Такие автомобили становятся привлекательными даже при высоких ставках.

### **Ключевые модели и производители**

На российском рынке электромобилей доминируют локализованные бренды, чьи модели адаптированы к отечественным условиям и участвуют в госпрограммах поддержки.

Компания Evolute остаётся одним из лидеров в сегменте электромобилей:

Evolute i-PRO — седан с запасом хода 433 км (NEDC), мощностью 150 л. с., батареей 53 кВт·ч. Цена — от 1,5 млн рублей (со скидкой). Модель активно поставляется в таксопарки (например, 400 единиц в Нижнем Новгороде в 2024 году).

Evolute i-JOY — кроссовер. В 2025 году получит российский электродвигатель и трансмиссию, что повысит уровень локализации.

Evolute i-SPACE — 7-местный гибрид с общим запасом хода 1 250 км (из них 165 км на электротяге), расходом топлива 5,6 л/100 км, мощностью 218 л. с.

Evolute i-JET — флагманский кроссовер с разгоном до 100 км/ч за 4 секунды, запасом хода 483 км, ценой от 5,5 млн рублей (со скидкой — 5,545 млн).

Планы на 2025 год:

Общий объём продаж — 15 000 единиц (в 2024 году было около 10 000).

Увеличение доли локализации до 80 %.

Производство российских электромоторов и батарей совместно с САЭ («Итэлма»).

Запуск новой цифровой экосистемы «Evolute.Цифровой автомобиль» с функциями дистанционного управления, диагностики и поиска зарядных станций.

### **EVM PRO**

Коммерческий электромобиль с запасом хода 300 км и грузоподъёмностью 1 т.

Ориентирован на логистические компании и малый бизнес.

Производится в рамках государственной программы поддержки электротранспорта.

### **Zetta**

Городской электромобиль с запасом хода около 200 км и максимальной скоростью 120 км/ч.

REMC планирует выпускать 15 000 единиц в год, что делает Zetta одним из самых доступных электромобилей на рынке.

Цель — массовое внедрение в таксопарки и госструктуры.

Другие новинки

IZh Pulsar — электромотоцикл.

Ovum — трёхколёсный электромобиль для городской логистики.

e-Largus (Lada) — электрическая версия универсала с запасом хода до 400 км.

Инфраструктурные ограничения

Несмотря на поддержку государства, развитие рынка электромобилей сдерживается недостатком зарядной инфраструктуры:

Недостаточное количество публичных зарядных станций (ЗС).

Высокая стоимость строительства и обслуживания ЗС.

Отсутствие единой стратегии размещения, особенно в регионах.

Эти барьеры снижают интерес потребителей, особенно в сегменте частных покупателей. По оценкам экспертов, без параллельного развития инфраструктуры даже значительные субсидии не смогут обеспечить массовый переход на электромобили.

### **Планы по развитию инфраструктуры**

Правительство и частные компании предпринимают шаги для преодоления инфраструктурного кризиса:

Внедрение постановления Правительства РФ (ППП), обязывающего застройщиков включать зарядные устройства в новые жилые и коммерческие объекты.

Разработка нормативов для установки ЗС на парковках ТЦ, офисов и на АЗС.

Инвестиции в сети быстрых зарядок вдоль федеральных трасс.

Однако реализация этих мер идёт медленно, а частные инвесторы сдерживаются из-за высокой стоимости установки и низкой рентабельности в условиях небольшого парка электромобилей.

Рынок электромобилей в России в 2025 году остаётся искусственно поддерживаемым, но стратегически важным направлением. Государство делает ставку на локализацию, субсидии и корпоративный сектор, однако массовая адаптация потребителей невозможна без решения инфраструктурных проблем. Будущее сектора зависит от способности государства и бизнеса совместно развивать не только автомобили, но и экосистему вокруг них — от зарядных сетей до сервиса и переработки батарей.

Показатель	Ситуация в 2025 году
Производство	Рост до -1,1 млн ед., но с замедлением из-за падения спроса
Экспорт	Рост на 22 % в страны Азии, замена европейских рынков
Цены	Средняя цена — 3 млн рублей, рост до 3,5 млн к концу года
Доступность	Снижается из-за высоких ставок и сборов, частичная компенсация — скидки и господдержка

Таким образом, российская автомобильная промышленность в 2025 году демонстрирует парадокс: производство растёт, а рынок сокращается. Это означает, что отрасль всё больше зависит от экспорта и государственных программ. Для устойчивого развития критически важно снижать зависимость от импорта, модернизировать производство и развивать инфраструктуру, особенно в сегменте электромобилей и зарядных станций.

2025 год для российского автомобильного рынка остаётся периодом высокой неопределённости. Продолжающееся падение спроса, сохранение жёсткой монетарной политики и технологическая зависимость от внешних поставщиков делают прогнозирование сложным. Тем не менее на основе текущих тенденций и анализа ключевых факторов можно выделить три основных сценария развития рынка до конца 2025 года и в 2026 году.

***Базовый сценарий: стагнация при сохранении текущих условий***

Прогноз по продажам — 1,38 млн новых автомобилей (снижение на 12 % к 2024 году).

Условия реализации:

Ключевая ставка ЦБ РФ остаётся на уровне 21 %.

Утилизационный сбор продолжает расти.

Спрос остаётся подавленным из-за высоких ставок по автокредитам (30–40 %).

Государственные программы поддержки действуют, но не компенсируют общее падение покупательской способности.

В этом сценарии рынок продолжает адаптироваться к новым реалиям: растёт доля локализованных брендов (Lada, Solaris, Evolute), китайские производители сокращают дилерские сети, а потребители всё чаще приобретают автомобили со склада с существенными скидками (до 1 млн рублей). Этот сценарий считается наиболее вероятным.

***Оптимистичный сценарий: стабилизация и частичное восстановление***

Прогноз по продажам — 1,49 млн автомобилей (падение на 5 %).

Условия реализации:

Снижение ключевой ставки до 12–14 % во второй половине года.

Рост реальных доходов населения.

Ускорение программ льготного автокредитования и расширение охвата электромобилей.

Успешный запуск новых моделей: Lada Iskra, Solaris HC, Evolute i-JET.

В этом случае возможна стабилизация спроса и даже рост в отдельных сегментах, таких как электромобили и бюджетные модели. Рынок может начать восстанавливаться уже в 2026 году при устойчивой макроэкономической стабильности.

**Пессимистичный сценарий: глубокий спад и кризис ликвидности**

Прогноз по продажам — 1,1–1,25 млн автомобилей (снижение на 20–25 %).

Условия реализации:

Сохранение высокой инфляции и ключевой ставки.

Дальнейший рост утилизационного сбора и цен на компоненты.

Дефолты среди дилеров и производителей (особенно в сегменте китайских брендов второго эшелона).

Возможный возврат международных автопроизводителей (например, Renault), что нарушит текущий баланс и подавит локальных игроков.

В этом случае рынок столкнется с массовым закрытием дилерских центров, сокращением модельного ряда и падением доверия потребителей. Особенно уязвимы компании с высокой долговой нагрузкой, такие как КАМАЗ и ГАЗ, чьи убытки в I квартале 2025 года уже достигли 12,46 млрд рублей.

**Долгосрочные перспективы (2026–2030 гг.)**

На горизонте 2026–2030 годов возможны два основных пути развития.

Фактор	Позитивный сценарий	Негативный сценарий
Объём рынка	Восстановление до 1,8–2,25 млн автомобилей	Застой на уровне 1,1–1,3 млн
Локализация	Рост до 85–90 %, включая подкомпоненты	Зависимость от Китая сохраняется на уровне 70 %
Электромобили	Доля достигает 15–20 % при развитии инфраструктуры	Остаётся на уровне 5–7 %, зависимость от господдержки
Конкуренция	Устойчивое лидерство Lada, Solaris, Evolute	Доминирование китайских брендов (до 90 %)
Экспорт	Рост поставок в Азию и Латинскую Америку	Сложности с адаптацией продукции под международные стандарты

Для реализации позитивного сценария критически важно:

Снижение ключевой ставки и стимулирование кредитования.

Инвестиции в локализацию подкомпонентов второго и третьего уровня.

Развитие зарядной инфраструктуры и поддержка отечественных производителей электромобилей.

Укрепление контроля качества и борьба с контрафактом (сейчас до 30 % запчастей на рынке поддельные).

**Заключение**

Российский автомобильный рынок в 2025 году переживает глубокую трансформацию, вызванную геополитическими сдвигами, санкционным давлением и перестройкой производственных и логистических цепочек. Уход западных автопроизводителей оставил отрасль в состоянии технологической и экономической нестабильности, но одновременно создал пространство для роста локализованных брендов и китайских игроков.

На фоне общего падения продаж на 26–28 % в первом полугодии 2025 года наблюдается парадокс восстановления производства (1,07 млн единиц в 2024 году) при сокращении внутреннего спроса. Это свидетельствует о переориентации отрасли на экспорт в страны Азии, где российские коммерческие и внедорожные модели пользуются спросом.

***Ключевые тенденции:***

Доминирование китайских брендов (60–68 % рынка), но с признаками кризиса (закрытие 213 дилерских центров в I квартале 2025 года).

Лидерство Lada (31 % рынка) благодаря высокой локализации и запуску Lada Iskra.

Рост электромобильного сектора (6–7 %) за счёт господдержки, но сдерживаемый нехваткой зарядной инфраструктуры.

Финансовые трудности у брендов ГАЗ и КАМАЗ, вызванные высокими процентными расходами и конкуренцией.

Будущее российского автопрома зависит от способности государства и бизнеса:

Снизить зависимость от импорта, особенно от китайских подкомпонентов.

Развить собственную компонентную базу и цифровые технологии.

Обеспечить устойчивый спрос через доступное кредитование и качественные продукты.

2025-й — это год адаптации, консолидации и испытаний. Рынок ждёт перезагрузки, но её скорость и глубина будут определяться не столько внешними условиями, сколько внутренней устойчивостью, технологической зрелостью и стратегической ясностью отрасли.

## **6. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ**

В состав оцениваемого имущества входит 1 (Одна) единица транспортных средств. Настоящая оценка стоимости производится для целей заключения сделки купли-продажи оцениваемого имущества.

Описание объекта оценки принято оценщиками в соответствии с Задаaniem на оценку к Договору, копиями паспорта транспортного средства, а также фотографий оцениваемого имущества, и приводятся в Таблице ниже.

На основании предоставленных Заказчиком документов сделать однозначный вывод о работоспособности оцениваемого транспортного средства затруднительно, поскольку условия и режим его эксплуатации оценщикам не известны – документы, подтверждающие произведенные ранее ремонты (замены) основных агрегатов (узлов, деталей, систем), а дефектные ведомости, отражающие текущую на дату оценки необходимость в проведении таковых, предоставлены в приложении к настоящему отчету.

Настоящая оценка проведена на основании поступивших в распоряжение оценщика документов, устанавливающих качественные и количественные характеристики объекта. Поскольку достоверно определить условия и режим эксплуатации оцениваемого транспортного средства не представляется возможным, настоящая оценка проведена с учетом допущения о том, что на оцениваемом транспортном средстве:

- ранее не производились никакие, кроме текущих, ремонтов,
- ранее не производились замены основных агрегатов (узлов, систем и деталей),
- ранее не производилось переоборудование отдельных узлов и систем с заменой элементов базовой комплектации на аналогичные,
- транспортные средства на дату оценки комплектны,
- не имеют никаких эксплуатационных дефектов.

Данное допущение действительно, если иное не отмечено оценщиком и не подтверждено имеющимися в распоряжении оценщика документами.

**Таблица 4.**

Марка, модель	Номер ПТС	Гос. №	Год выпуска	Vin-код	Модель, № двигателя	Шасси (рама) №	Кузов (прицеп) №	Цвет кузова (кабины)	Пробег с начала эксплуатации, км	Кол-во собственников
Полуприцеп с бортовой платформой Кегель SN 24 Тент	78 HO 676161	BA 0800 66	2007	WK0S0002400093838	Отсутствует	WK0S0002400093838	Отсутствует	Черный	-	4

## 7. ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ И МЕТОДОЛОГИЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Проведение оценки транспортных средств включало в себя следующие этапы:

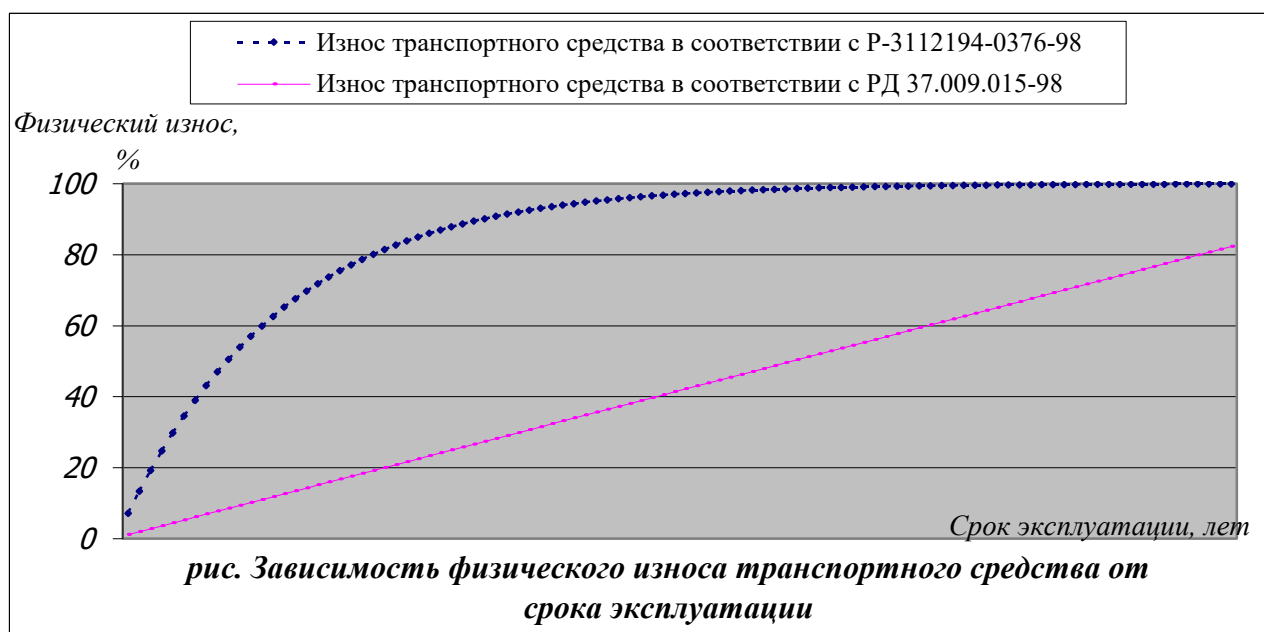
- интервьюирование владельца транспортных средств, входящих в состав объекта оценки, с установлением количественных и качественных характеристик;
- выбор метода оценки и осуществление необходимых расчетов;
- определение итоговой величины стоимости.

По состоянию на дату оценки существует несколько руководящих документов и методик, носящих рекомендательный характер, но при этом ни одна из методик определения рыночной стоимости транспортных средств, рекомендованных для целей проведения оценки транспортных средств, не утверждена Министерством Юстиции Российской Федерации.

При определении рыночной стоимости транспортных средств наиболее часто используются методические руководства РД 37.009.015-98 и Р-03112194-0376-98, отличные друг от друга, в том числе и методикой определения накопленного транспортным средством физического износа в зависимости от срока эксплуатации и пробега транспортного средства.

В первом случае, потеря стоимости в зависимости от интенсивности эксплуатации описана линейной зависимостью, в то время как вторая методика предлагает экспоненциальную зависимость, снижение стоимости в соответствии с которой происходит неравномерно (резкое снижение в первые годы эксплуатации и постепенное сглаживание в последующем времени, при этом, расчетное значение физического износа не превышает 100%-ого барьера).

Методика определения физического износа транспортных средств, предложенная Р-03112194-0376-98, в большей степени отражает процесс утери стоимости, обусловленный физическим износом. Так в начале эксплуатации проходит «обкатка» двигателя, притирка деталей, выявление заводского брака, после чего узлы и агрегаты транспортного средства выходят на стабильный уровень работы. С течением времени текущие и капитальные ремонты отдельных узлов и деталей увеличивают в целом срок службы всего транспортного средства, что графически выражается сглаживанием графика физического износа.



Данная «Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом их технического состояния» Р-03112194-0376-98 (утверждена Руководителем Департамента автомобильного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Г.П. Николаевым 10 декабря 1998 г.). Более подробно она описана в монографии одного из ее разработчиков Андрианова Ю.В. («Оценка автотранспортных средств». – М.: Дело, 2006). Кроме этого, её основные положения отражены в Методических рекомендациях по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО № 001 МР/СЭ, утвержденных Государственным научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта Минтранса России, Российским федеральным центром судебной экспертизы при Минюсте России, Экспертно-криминалистическим центром МВД России и НПСО «Объединение транспортных экспертов».

На основании вышесказанного *Оценщики в своих расчетах при определении рыночной стоимости транспортных средств придерживаются методологии, изложенной в «Методике оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом их технического состояния» Р-03112194-0376-98* (далее по тексту «методика Р-03112194-0376-98»).

## 8. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

### 8.1. Методология расчета рыночной стоимости транспортных средств

В соответствии с выбранными оценщиками для проведения оценки методикой Р-03112194-0376-98 расчет рыночной стоимости транспортного средства  $PC$  в месте оценки на дату оценки проводится по формуле, представленной ниже в общем виде:

Формула 1

$$PC = \left\{ PC^{баз} + \sum_{i=1}^n C_i^a \times \left( \frac{I_{\phi} - I_i^a}{100} \right) - \sum_{l=1}^w \left[ C_l^{сн} \times \left( 1 - \frac{I_{\phi}}{100} \right) + Z_l^{узм} \right] + \sum_{t=1}^s (C_t^{\delta оз} + Z_t^{неп}) \times \left( 1 - \frac{I_t^{\delta оз}}{100} \right) - \sum_{t=1}^s C_t^{аз} \times \left( 1 - \frac{I_{\phi}}{100} \right) \right\} \times \left( 1 - \frac{I_m}{100} \right) + \sum_{j=1}^m C_j^{\delta он} \times \left( 1 - \frac{I_j^{\delta он}}{100} \right) - C_{\delta о},$$

где

$PC^{баз}$  – рыночная стоимость неразукомплектованного транспортного средства в работоспособном состоянии, на котором не производилась замена агрегатов и переоборудование, а также отсутствуют неисправности и эксплуатационные дефекты, на дату оценки в месте оценки, руб.;

$n$  – число агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, замененных на аналогичные, на дату оценки, ед.;

$C_i^a$  – стоимость нового  $i$ -го агрегата (узла, системы, механизма) базовой комплектации, установленного при замене аналогичного агрегата, на дату оценки в месте оценки, руб.;

$I_{\phi}$  – физический износ транспортного средства на дату оценки, %;

$I_i^a$  – физический износ  $i$ -го агрегата (узла, системы, механизма) базовой комплектации, установленного при замене аналогичного агрегата, на дату оценки, %;

$w$  – общее количество агрегатов (узлов, систем, элементов) базовой комплектации, отсутствующих на транспортном средстве на дату оценки в результате его разукомплектации (кроме замененных при переоборудовании), ед.;

$C_l^{сн}$  – стоимость нового  $l$ -того агрегата (узла, системы, элемента) базовой комплектации, отсутствующего на транспортном средстве в результате его разукомплектации (кроме замененных при переоборудовании), на дату оценки в месте оценки, руб.;

$Z_l^{узм}$  – затраты на установку  $l$ -того агрегата (узла, системы, элемента) базовой комплектации, отсутствующего на транспортном средстве в результате его разукомплектации, на дату оценки в месте оценки, руб.;

$s$  – количество оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства взамен агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, на дату оценки, ед.;

$C_t^{доз}$  – стоимость нового  $t$ -того оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства взамен агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, на дату оценки в месте оценки, руб.;

$Z_t^{nep}$  – затраты на переоборудование транспортного средства при замене агрегата (узла, системы, механизма) базовой комплектации на дополнительно установленное  $t$ -тое оборудование, на дату оценки в месте оценки, руб.;

$I_t^{доз}$  – физический износ  $t$ -того оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства взамен агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, на дату оценки, %;

$C_t^{аз}$  – стоимость нового агрегата (узла, системы, механизма) базовой комплектации, который заменен при переоборудовании транспортного средства на  $t$ -тое оборудование, на дату оценки в месте оценки, руб.;

$I_M$  – моральный износ транспортного средства на дату оценки, %;

$M$  – количество оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства без замены агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, на дату оценки, ед.;

$C_j^{дон}$  – стоимость нового  $j$ -го оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства без замены агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, включая затраты на установку, на дату оценки в месте оценки, руб.;

$I_j^{дон}$  – физический износ  $j$ -го оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства без замены агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, на дату оценки, %;

$C_{эд}$  – стоимость устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов на дату оценки в месте оценки, руб.

Определение рыночной стоимости неразукомплектованного транспортного средства в работоспособном состоянии на дату оценки в месте оценки  $PC^{баз}$  может быть произведено на основании данных как первичного, так и вторичного товарных рынков транспортных средств.

При использовании данных о стоимости нового транспортного средства на дату оценки в месте оценки для определения  $PC^{баз}$  расчет производится по формуле:

**Формула 2**

$$PC^{баз} = C_0 \times \left( 1 - \frac{I\Phi}{100} \right)$$

где

$C_0$  – значение стоимости нового транспортного средства базовой комплектации на дату оценки в месте оценки, руб.

Для определения стоимости  $C_0$  прямым методом в качестве исходной информации могут быть использованы данные торгующих организаций (автомагазинов, дилеров, автосалонов, автоцентров и т.д.), осуществляющих продажу транспортных средств в соответствии с требованиями «Правилами продажи отдельных видов товаров», утвержденных Постановлением Правительства РФ от 19 января 1998 г. №55.

В случае, если определение стоимости нового транспортного средства базовой комплектации  $C_0$  не может быть произведено с применением прямого метода, расчет

стоимости может быть произведен косвенным методом, согласно которому стоимость нового аналога определяется по формуле:

**Формула 3**

$$C_0 = C_1 \times \left( \frac{X_0}{X_1} \right)^Y$$

$C_1$  – известная стоимость нового транспортного средства, которое является аналогом оцениваемого транспортного средства, на дату оценки в месте оценки.

$X_0, X_1$  – значения функциональной или конструктивно-технической характеристики  $X$ , зависящей от вида транспортного средства, соответственно оцениваемого транспортного средства и аналога оцениваемого транспортного средства;

$Y$  – показатель степени, значение которого зависит от вида транспортного средства (определяется в соответствии с Приложением 2 к Р-03112194-0376-98).

Для оценки физического износа ( $I_\phi$ ) из предложенных методикой Р-03112194-0376-98 оценщик использует расчетный метод с учетом возраста и пробега транспортного средства с начала эксплуатации, являющихся основными ценообразующими факторами бывшего в употреблении транспортного средства. Так, например, при расчете физического износа методами с контролем технического состояния или нормативным методом с корректированием, производимых на основании установленных нормативно-технической документацией для транспортного средства нормативном пробеге и сроке службы до списания (капитального ремонта) и фактических показателях оцениваемого транспортного средства не учитывается влияние на конечный результат одного из названных факторов. Расчет физического износа с применением метода амортизационных отчислений, по мнению оценщика, привносит излишний субъективизм в результаты оценки, поскольку потеря стоимости носит линейный характер и не учитывает интенсивности режима эксплуатации оцениваемого транспортного средства с момента выпуска.

При применении расчетного метода с учетом возраста и пробега транспортного средства с начала эксплуатации физический износ рассчитывается по формуле:

**Формула 4**

$$I_\phi = 100x(1 - e^{-\Omega}) ,$$

где:

$e$  – основание натурального логарифма ( $e = 2,718282$ ).

$\Omega$  – функция, зависящая от возраста и фактического пробега АТС с начала эксплуатации.

Функция  $\Omega$  в общем случае имеет следующий вид:

**Формула 5**

$$\Omega = k_T T_\phi + k_L L_\phi,$$

где:

$T_\phi$  – фактический возраст ТС на дату оценки, определялся по данным техпаспорта АТС;

$L_\phi$  – фактический пробег с начала эксплуатации ТС на дату оценки, тыс. км;

$k_T, k_L$  – коэффициенты, определенные в соответствии с требованиями методического руководства Р-03112194-0376-98 (Москва, 1999г.) и расширенной таблицей коэффициентов, представленной разработчиком выше названного методического руководства Андриановым Ю.В. в статье «О совершенствовании методов расчета износа транспортных средств» (Журнал «Московский оценщик», №3 (40), июнь 2006 г.), а также «Методическими рекомендациями по экспресс-оценке стоимости в отношении транспортных средств» №1-4067/НИИАТ для различных марок и моделей автотранспортных средств.

При определении рыночной стоимости неразукомплектованного транспортного средства в работоспособном состоянии на дату оценки в месте оценки  $PC^{баз}$  на основании данных вторичного товарного рынка транспортных средств осуществляется по формуле:

**Формула 6**

$$PC^{баз} = \frac{\sum_{r=1}^k C_r^{nod}}{k},$$

где:

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

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

Различия объекта оценки и аналогичного транспортного средства в интенсивности эксплуатации определяются по формуле:

**Формула 7**

$$C_{T_0L_0} = \frac{\sum_{r=1}^k C_{T_1L_1} e^{-(\Omega_0 - \Omega_1)}}{k},$$

где:

$C_{T_0L_0}$  – стоимость транспортного средства с возрастом  $T_0$  и пробегом  $L_0$  с учетом корректировки на базовую комплектацию, отличную от транспортного средства с возрастом  $T_1$  и пробегом  $L_1$ , руб.;

$C_{T_1L_1}$  – стоимость транспортного средства с возрастом  $T_1$  и пробегом  $L_1$ , руб.;

$\Omega_0$  – значение функции  $\Omega$  для транспортного средства с возрастом  $T_0$  и пробегом  $L_0$ ;

$\Omega_1$  – значение функции  $\Omega$  для транспортного средства с возрастом  $T_1$  и пробегом  $L_1$ .

При определении рыночной стоимости транспортного средства учет замены агрегатов базовой комплектации на аналогичные проводится при условии, что замена произведена на агрегаты той же модели. Рекомендуется учитывать замену основных агрегатов, стоимость которых в новом состоянии на дату оценки в месте оценки составляет не менее 5% от  $PC^{баз}$ , а также замену шин и аккумуляторов.

Расчет следующих видов стоимостей обычно проводится рыночным методом, который основан на определении рыночной стоимости нового агрегата на дату оценки в месте оценки статистическим выборочным методом:

- стоимости  $C_i^a$  нового агрегата (узла, системы, механизма) базовой комплектации, установленного при замене аналогичного агрегата,
- стоимости  $C_l^{сн}$  нового  $l$ -того агрегата (узла, системы, элемента) базовой комплектации, отсутствующего на дату оценки на транспортном средстве в результате его разуконплектации (кроме замененных при переоборудовании),
- стоимости  $C_t^{доз}$  нового  $t$ -того оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства взамен агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации,
- стоимости  $C_t^{аз}$  нового агрегата (узла, системы, механизма) базовой комплектации, который заменен при переоборудовании транспортного средства на  $t$ -тое оборудование,

- стоимости  $C_j^{дон}$  нового  $j$ -того оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства без замены агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации.

Определение физического износа  $i$ -того агрегата (узла, системы, механизма) базовой комплектации  $I_i^a$ , установленного при замене аналогичного агрегата, на дату оценки определяется следующими методами: метод расчета физического износа с контролем технического состояния; нормативный метод с корректированием; расчетный метод с учетом возраста и пробега с начала эксплуатации.

Физический износ шины рассчитывается по формуле:

**Формула 8**

$$I_{ш}^a = \frac{H_n - H_{ф}}{H_n - H_{дон}} \cdot 100\% + \Delta I_{ш}^{def} + \Delta I_{ш}^{сз},$$

где

$H_n$  – высота протектора новой шины, мм;

$H_{ф}$  – фактическая высота рисунка протектора шины на дату оценки, мм;

$H_{дон}$  – минимально допустимая высота рисунка протектора шины, мм;

$\Delta I_{ш}^{def}$  – дополнительный износ шины, обусловленный наличием повреждений и дефектов, %;

$\Delta I_{ш}^{сз}$  – дополнительный износ шины, обусловленный сроком ее эксплуатации, %.

Физический износ аккумуляторной батареи определяется по формуле:

**Формула 9**

$$I_{ак}^a = \frac{T_{ак}}{T_{ак}^н} \cdot 100\% ,$$

где

$T_{ак}$  – фактический срок эксплуатации аккумуляторной батареи на дату оценки, лет;

$T_{ак}^н$  – нормативный срок службы аккумуляторной батареи до замены (списания), лет.

Срок службы аккумуляторной батареи до замены (списания) рекомендуется принимать равным:

4 года – при среднегодовом пробеге транспортного средства до 40 тыс. км включительно;

3 года – при среднегодовом пробеге транспортного средства более 40 тыс. км.

Физический износ оборудования, дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства, как с заменой ( $I_i^{доз}$ ), так и без замены ( $I_j^{дон}$ ) агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, на дату оценки определяется в соответствии с данными о дате его установки и нормативном сроке службы. Если данные о нормативном сроке службы отсутствуют, физический износ принимается равным 10% в год.

Стоимость затрат на установку  $Z_i^{уст}$  или замену  $Z_i^{nep}$  агрегата (узла, системы, элемента) базовой комплектации, а также затрат на установку оборудования в составе стоимости  $C_j^{дон}$  определяются затратным методом на основе калькуляций.

В общем случае расчет морального износа транспортного средства проводится по формуле:

**Формула 10**

$$I_M = \sum_{p=1}^4 I_{Mp}$$

где

$I_{Mp}$  –  $p$ -ый фактор, учитываемый при определении морального износа транспортного средства, %.

Расчет значения первого фактора, учитывающего на дату оценки снятие транспортного средства с производства, производится по формуле:

**Формула 11**

$$I_{M1} = \begin{cases} 2 \times T_{сн} \% & \text{при } T_{сн} \leq 10 \text{ лет} \\ 20\% & \text{при } T_{сн} > 10 \text{ лет} \end{cases}$$

где

$T_{сн}$  – срок, прошедший с даты, снятия транспортного средства с производства до даты оценки, лет (определяется на основании Приложения 14 руководства Р-03112194-0376-98).

Значение фактора морального износа  $I_{M2}$ , учитывающего прекращение выпуска запасных частей к транспортному средству, равно  $I_{M2} = 20\%$ .

Значение фактора морального износа  $I_{M3}$ , учитывающего попадание ранее (до даты оценки) транспортного средства в дорожно-транспортное происшествие, равно  $I_{M3} = 5\%$ .

Значение фактора морального износа  $I_{M4}$ , учитывающего количество владельцев транспортного средства (более 3 владельцев по данным регистрационных документов), равно  $I_{M4} = 20\%$ .

Расчет стоимости устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов проводится по формуле:

**Формула 12**

$$C_{эд} = C_p + C_m + C_{зч},$$

где

$C_p$  – стоимость работ по ремонту (восстановлению) на дату оценки в месте оценки, руб.;

$C_m$  – стоимость материалов на дату оценки в месте оценки, руб.;

$C_{зч}$  – стоимость запасных частей на дату оценки в месте оценки, руб.

Таблица 8. Оборудование

Наименование объекта	Значение параметра		
	Минимум	Максимум	Среднее
<b>Скидка при переходе на вторичный рынок, %</b>			
Транспортные средства отечественного производства	7	16	11
Транспортные средства импортного производства	6	13	9
Грузовой транспорт отечественного производства	8	17	12
Грузовой транспорт импортного производства	6	14	10
Спецтехника	8	18	13
Железнодорожный транспорт	7	16	11
Пищевое оборудование	10	24	17
Электрооборудование	9	22	16
Химическое оборудование	10	24	17
Технологическое оборудование	9	23	16
Строительная техника	9	22	16
Станки	9	24	17
Оргтехника	12	32	22
<b>Скидка на торг на вторичном рынке, %</b>			
Транспортные средства отечественного производства	5	15	10
Транспортные средства импортного производства	4	14	9
Грузовой транспорт отечественного производства	5	17	11
Грузовой транспорт импортного производства	5	16	10
Спецтехника	6	18	12
Железнодорожный транспорт	5	16	11
Пищевое оборудование	7	19	13
Электрооборудование	6	18	12
Химическое оборудование	6	20	13
Технологическое оборудование	7	19	13
Строительная техника	6	18	12
Станки	6	20	13
Оргтехника	8	24	16

**Корректировка на уторговывание** - это скидка с первоначальной цены предложения, как правило, завышенной. Размер скидки определяется множеством факторов, таких как, величина покрытия коммерческих и валютных рисков, возможная величина издержек производства и сбыта в период изготовления товара, возможные ошибки при изготовлении и реализации. В рамках настоящего исследования, эксперт считает возможным принять величину уторговывания на уровне среднего значения интервала для грузовых транспортных средств импортного производства 10% (*Информационный бюллетень «Российский оценщик» №4 (118) 2013 год, стр.28.*)

Расчет стоимости транспортных средств, подлежащих оценке, произведен в следующей главе, где будут представлены уточнения к методологии расчета рыночной стоимости, описанной выше, но характерные непосредственно для оцениваемых транспортных средств.

## 8.2. Расчет рыночной стоимости транспортных средств

### 8.2.1. Определение рыночной стоимости неразукомплектованного транспортного средства в работоспособном состоянии, на котором не производилась замена агрегатов и переоборудование, а также отсутствуют неисправности и эксплуатационные дефекты

Для транспортных средств в составе объекта оценки, относящихся к группе утилитарных, широко представленных на вторичном рынке и пользующихся повышенным спросом, оценщик при определении рыночной стоимости неразукомплектованного транспортного средства в работоспособном состоянии, на котором не производилась замена агрегатов и переоборудование, а также отсутствуют неисправности и эксплуатационные дефекты  $PC^{баз}$ , использовал сведения вторичного рынка, применив косвенный метод расчета.

Следует отметить, что при определении рыночной стоимости неразукомплектованного транспортного средства в работоспособном состоянии, на котором не производилась замена агрегатов и переоборудование, а также отсутствуют неисправности и эксплуатационные дефекты  $PC^{баз}$  на качество конечного результата с применением объектов-аналогов вторичного рынка оказывает существенное влияние такой фактор, как отсутствие информации о техническом состоянии транспортных средств, подбираемых в качестве аналогов к оцениваемым. При интенсивных условиях эксплуатации транспортного средства, а также при его продолжительном сроке эксплуатации, неизбежно возникает потребность в проведении капитальных ремонтов (замен) отдельных агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации. Своевременное выполнение/невыполнение указанных работ существенно влияет на стоимость транспортного средства. Поскольку, данные сведения либо отсутствуют в публичных источниках информации об объектах-аналогах, либо проверить их качество без средств инструментального контроля невозможно, объективно скорректировать стоимость объектов-аналогов на особенности их технического состояния не представляется возможным.

Для определения стоимости  $PC^{баз}$  данной группы транспортных средств в процессе исследования рынка автотранспорта оценщиками на сайтах <http://www.e1.ru>, <http://www.irr.ru>, <http://www.auto.ru>, <http://www.bibika.ru>, <http://www.avito.ru> и прочих обнаружена информация о предложении к продаже транспортных средств, сопоставимых по ключевым характеристикам с объектом оценки. Поиск аналогов осуществлялся по следующим критериям:

- комплектация объекта (основные параметры – тип кузова, тип и объем двигателя, грузоподъемность/ пассажироместимость и др.);
- год выпуска;
- степень изношенности;
- условия и среда эксплуатации;
- территориальное местоположение объекта.

Учитывая, что цены на вторичных рынках крупных городов России в целом сопоставимы и попадают в доверительный интервал оценивания, составляющий +/-10%, оценщиками какие-либо корректировки на местоположение объектов-аналогов не производятся.

Ниже представлен расчет  $PC^{баз}$ , а также представлена краткая информация о подобранных в качестве аналогов транспортных средствах:

Наименование параметра расчета	Объект оценки	Аналог 1	Аналог 2	Аналог 3
Наименование аналога	Полуприцеп с бортовой платформой Кегель SN 24 Тент	Kogel SN24	Kogel SN24	Kogel SN24
Источник информации		<a href="https://auto.ru/trailer/used/sale/kogel/sn24/1130106725-40759c0d/">https://auto.ru/trailer/used/sale/kogel/sn24/1130106725-40759c0d/</a>	<a href="https://auto.ru/trailer/used/sale/kogel/sn24/1131470886-a9ac4523/">https://auto.ru/trailer/used/sale/kogel/sn24/1131470886-a9ac4523/</a>	<a href="https://auto.ru/trailer/used/sale/kogel/sn24/1128314878-2abe3484/">https://auto.ru/trailer/used/sale/kogel/sn24/1128314878-2abe3484/</a>
Город	Екатеринбург	Владимир	Владимир	Притморка
Год выпуска	2007	2006	2006	2007
Пробег, км				
Цена предложения, руб.		1 150 000	1 100 000	1 400 000
Скидка на торг		0,90	0,90	0,90
С0, руб.		1 035 000	990 000	1 260 000
СТ1L1, руб.		1 035 000	990 000	1 260 000
kT	0,12			
kL				
Ω	2,28	2,4	2,4	2,28
Иф, %	89,77	90,93	90,93	89,77
СТ0L0, руб.		1 166 959,24	1 116 221,88	1 260 000,00
Коэффициент вариации		0,06		
Предельная ошибка выборки		1,29%		
РСбаз, руб.		1 181 060		

\* – совокупность значений стоимости транспортного средства в выборке считается однородной, так как значение коэффициента вариации равно 0,06, что не превышает предельно допустимого значения 0,3, рекомендованного Методикой Р-03112194-0376-9.

\*\* – с точки зрения соблюдения прав потребителей на полноту информации о предоставляемой услуге по оценке должны быть указаны точность и надежность статистического оценивания. При рекомендуемом уровне доверительной вероятности  $P_{\text{дов}} = 0,9$ , относительная предельная ошибка расчета рыночной стоимости объекта оценки составляет  $\pm 1,29\%$ .

### **8.2.2.Определение размера корректировки на стоимость замененных агрегатов, аналогичных агрегатам базовой комплектации**

На дату оценки факты замены на оцениваемых транспортных средствах агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации на аналогичные не установлены и не подтверждены документально. Основания для расчета корректировки отсутствуют.

### **8.2.3.Определение размера корректировки на стоимость агрегатов, отсутствующих в результате разукомплектации**

По состоянию на дату оценки агрегаты (узлы, системы, элементы) базовой комплектации, отсутствующие на транспортных средствах в результате их разукомплектации, не обнаружены – транспортные средства полностью комплектны. Основания для расчета корректировки отсутствуют.

### **8.2.4.Определение размера корректировки на стоимость агрегатов, дополнительно установленных в результате переоборудования**

По состоянию на дату оценки переоборудование транспортного средства с заменой агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации не производилось. Основания для расчета корректировки отсутствуют.

### **8.2.5.Определение размера корректировки на стоимость агрегатов, замененных в результате переоборудования**

По состоянию на дату оценки переоборудование транспортного средства с заменой агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации не производилось. Основания для расчета корректировки отсутствуют.

### **8.2.6.Определение морального износа**

По информации, полученной от заводов-изготовителей, официальных дилеров и представительств в регионах, справочных ресурсов в сети Интернет, оценщиками установлены даты прекращения серийного производства марок (моделей) транспортных средств, входящих в состав объекта оценки. Учитывая, что при расчете  $PC^{баз}$  косвенным методом в качестве аналогов принимались транспортные средства, не отличающиеся по основным техническим характеристикам от оцениваемого, значение  $M_1$  в рамках настоящего расчета не принимается во внимание.

На основании ст.6 Закона РФ "О защите прав потребителей" (закон о правах потребителя) от 07.02.1992 N 2300-1, изготовитель обязан обеспечить возможность использования товара в течение его срока службы. Для этой цели изготовитель обеспечивает ремонт и техническое обслуживание товара, а также выпуск и поставку в торговые и ремонтные организации в необходимых для ремонта и технического обслуживания объеме и ассортименте запасных частей в течение срока производства товара и после снятия его с производства в течение срока службы товара, а при отсутствии такого срока в течение десяти лет со дня передачи товара потребителю. Таким образом, в случае если с момента прекращения серийного производства марки (модели) оцениваемого транспортного средства, истек 10-летний срок, при расчете морального износа такого объекта также учитывается  $M_2 = 0\%$ .

Достоверно подтвержденные Заказчиком сведения о ранее происходивших дорожно-транспортных происшествиях с участием оцениваемых транспортных средств оценщику не предоставлены. Соответственно,  $M_3 = 0\%$ .

На основании предоставленной копии паспортов транспортных средств, определено количество владельцев оцениваемых транспортных средств. Для оцениваемого объекта, количество собственников приведено в Главе 6 настоящего Отчета (Таблица 5). С учетом данного значения, определяется величина  $M_4$ .

Расчет итогового значения морального износа, а также каждого из четырех его факторов в отдельности, представлен в **Таблице №5**.

**Таблица 5.**

Наименование	$M_1, \%$	$M_2, \%$	$M_3, \%$	$M_4, \%$	Моральный износ, %
Полуприцеп с бортовой платформой Кегель SN 24 Тент гос.номер ВА 0800 66 RUS	0	0	0	20	20

#### **8.2.7.Определение размера корректировки на стоимость агрегатов, дополнительно установленных без замены агрегатов базовой комплектации**

На транспортном средстве установка дополнительных агрегатов, выполненная без замены агрегатов базовой комплектации, не производилась. Основания для расчета корректировки отсутствуют.

#### **8.2.8.Определение размера корректировки на стоимость устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов**

На оцениваемом транспортном средстве отказы, неисправности и эксплуатационные дефекты, не являющиеся признаками физического износа на основании предоставленных Заказчиком документов, не установлены. Основания для расчета корректировки отсутствуют.

### 8.2.9.Определение рыночной стоимости транспортных средств

Окончательный расчет рыночной стоимости оцениваемого транспортного средства по состоянию на дату оценки представлен в **Таблице №6.**

**Таблица 6.**

Наименование	PC <sup>баз</sup> , руб.	Корректировка на стоимость				И <sub>м</sub> , %	Корр. на ст-ть агрегатов, дополнительно установленных без замены агрегатов базовой комплектации, руб.	C <sub>эд</sub> , руб	Рыночная стоимость, руб.
		замененных агрегатов, аналогичных агрегатам базовой комплектации, руб.	агрегатов, отсутствующих в результате разукomплектации, руб.	агрегатов, дополнительно установленных в результате переоборудования взамен агрегатов базовой комплектации, руб.	агрегатов базовой комплектации, замененных в результате переоборудования, руб.				
Полуприцеп с бортовой платформой Кегель SN 24 Тент гос.номер BA 0800 66 RUS	1 181 060	0	0,00	0,00	0,00	20,00	0,00	0,00	945 000

**Вывод. Рыночная стоимость объекта оценки на дату оценки – 03 марта 2026 г. составляет с учетом округления 945 000 (Девятьсот сорок пять тысяч) рублей.**

## **9. ИТОГОВОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ О РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ**

**Рыночная стоимость Полуприцеп с бортовой платформой Кегель SN 24 Тент гос.номер ВА 0800 66 RUS, принадлежащая Самойлову Владиславу Игоревичу, на дату оценки – 03 марта 2026 г. составляет 945 000 (Девятьсот сорок пять тысяч) рублей.**

### **ЗАЯВЛЕНИЕ ОЦЕНЩИКА**

Оценщик, выполнивший данный отчет, подтверждает следующее:

- факты, изложенные в Отчете, верны и соответствуют действительности;
- содержащиеся в Отчете анализ, мнения и заключения принадлежат самому Оценщику и действительны строго в пределах принятых ограничений и допущений;
- оценщик не имеет настоящей и ожидаемой заинтересованности в оцениваемом имуществе, действует непредвзято и без предубеждения по отношению к участвующим сторонам;
- 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;
- Оценка была проведена в соответствии с Федеральным законом «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» № 135-ФЗ от 29.07.1998 г.; общими стандартами оценки (ФСО №№ I-VI, утвержденные приказом Минэкономразвития России от 14 апреля 2022 г. N 200); специальными стандартами оценки, определяющими дополнительные требования к порядку проведения оценки (ФСО №7, утвержденный приказом Минэкономразвития России от 25.09.2014 г.), а также стандартами и правилами в некоммерческом партнерстве СМАО;
- образование оценщика соответствует необходимым требованиям;
- оценщик имеет опыт оценки аналогичного имущества и знает район его нахождения;
- никто, кроме лиц, указанных в отчете, не обеспечивал профессиональной помощи в подготовке отчета;
- описание объекта оценки произведено в соответствии с представленной Заказчиком документацией и на основе результатов личного обследования объекта оценки Оценщиком.

Оценщик I категории  
член СООА «РОО»

Свенцыцкий Александр Николаевич

## **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ МАТЕРИАЛОВ**

1. Федеральный стандарт оценки "Структура федеральных стандартов оценки и основные понятия, используемые в федеральных стандартах оценки (ФСО I)", утвержден Приказом Минэкономразвития РФ об утверждении федеральных стандартов оценки и о внесении изменений в некоторые приказы Минэкономразвития России о федеральных стандартах оценки №200 от 14.04.2022;
2. Федеральный стандарт оценки "Виды стоимости (ФСО II)", утвержден Приказом Минэкономразвития РФ об утверждении федеральных стандартов оценки и о внесении изменений в некоторые приказы Минэкономразвития России о федеральных стандартах оценки №200 от 14.04.2022;
3. Федеральный стандарт оценки "Процесс оценки (ФСО III)", утвержден Приказом Минэкономразвития РФ об утверждении федеральных стандартов оценки и о внесении изменений в некоторые приказы Минэкономразвития России о федеральных стандартах оценки №200 от 14.04.2022;
4. Федеральный стандарт оценки "Задание на оценку (ФСО IV)" утвержден Приказом Минэкономразвития РФ об утверждении федеральных стандартов оценки и о внесении изменений в некоторые приказы Минэкономразвития России о федеральных стандартах оценки №200 от 14.04.2022;
5. Федеральный стандарт оценки "Подходы и методы оценки (ФСО V)", утвержден Приказом Минэкономразвития РФ об утверждении федеральных стандартов оценки и о внесении изменений в некоторые приказы Минэкономразвития России о федеральных стандартах оценки №200 от 14.04.2022;
6. Федеральный стандарт оценки "Отчет об оценке (ФСО VI)", утвержден Приказом Минэкономразвития РФ об утверждении федеральных стандартов оценки и о внесении изменений в некоторые приказы Минэкономразвития России о федеральных стандартах оценки №200 от 14.04.2022;
7. Федеральный стандарт оценки "Оценка недвижимости (ФСО № 7)", утвержденный приказом Минэкономразвития России от 25 сентября 2014 г. № 611.
8. Федеральный закон «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» от 29.07.1998 г. № 135-ФЗ в ред. Федеральных законов от 21.12.2001 № 178-ФЗ, от 21.03.2002 № 31-ФЗ, от 14.11.2002 № 143-ФЗ, от 10.01.2003 № 15-ФЗ, от 27.02.2003 № 29-ФЗ, от 22.08.2004 № 122-ФЗ, от 05.01.2006 № 7-ФЗ, от 27.07.2006 № 157-ФЗ, от 05.02.2007 № 13-ФЗ, от 13.07.2007 № 129-ФЗ
9. Постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. Постановлений Правительства РФ от 21.04.2000 № 370, от 24.01.2001 № 67, от 21.02.2002 № 127, от 07.05.2003 № 265, от 25.09.2003 № 595 , от 14.12.2005 N 767, от 28.02.2006 N 109 от 27 января 2009 г. N 28, от 10 мая 2010 г. N 316, от 28.03.2012 N 254) «Основные положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения».
10. Методические рекомендации по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО № 001 МР/СЭ. – М.: Компания «Автополис-Плюс», 2005.
11. Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния Р-03112194-0376-98, Москва, 1999.
12. Методические рекомендации по экспресс-оценке стоимости в отношении транспортных средств №1-4067/НИИАТ. – ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта», Москва, 2007

13. Методическое руководство по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления РД 37.009.015-98 с изменениями №1, №2, №3, Москва – 2001.
14. Андрианов Ю.В., «Оценка автотранспортных средств». – М.: Дело, 2002.
15. Андрианов Ю.В., «Экспертиза транспортных средств при ОСАГО». – Москва, РИО МАОК, 2008.
16. Оценка рыночной стоимости машин и оборудования. Под редакцией д.э.н., профессора В. Рутгайзера, Серия «Оценочная деятельность». Учебно-практическое пособие. – М.: Дело, 1998. – 240 с.
17. Коммерческие предложения, прайс-листы и Интернет-сайты фирм-производителей и продавцов транспортных средств.

## ***ПРИЛОЖЕНИЯ***

**Приложение 1:** Копия предоставленных Заказчиком документов и фотографии оцениваемых транспортных средств.

**Приложение 2:** Копия прайс-листа, содержащего ценовую информацию, использованную в расчетах

**Приложение 3:** Сведения об оценщике и Исполнителе

Наименование (ф. и. о.) собственника ООО "ДЕЛТА ЭКСПЕРТИЗ"  
 Адрес САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ВНИКОВСКАЯ УЛ., ДОМ 21ИТ.  
 Дата продажи (передачи)  
 Документ на право собственности

Подпись прежнего собственника  
 М. П.

Свидетельство о регистрации  
 серия 78XX  
 номер 03.12.2012

Государственный регистрационный знак П8866878  
 Дата снятия с учета 03.12.2012

Организация, с которой снята с учета  
 Подпись

Особые отметки  
 Дата снятия с учета 03.12.2012

Наименование (ф. и. о.) собственника  
 Адрес Засов Максим Евгеньевич  
 ул. Мира, 20.04.24  
 Дата продажи (передачи) 01 мая 2013 года  
 Документ на право собственности  
 Подпись прежнего собственника  
 М. П.

СНЯТИЕ ДВА ОТЧУЖДЕНИЯ ВОИМ НЕ ВЕДЯНЫ, ВЫД. ТР-1 П8866812 ОТ 03.12.2012

Подпись настоящего собственника  
 М. П.

Государственный регистрационный знак М8966812  
 Дата регистрации МРСО ГИИИ  
 Серия СВЯТЫЙ МОИСЕЙ

Организация, с которой снята с учета  
 Дата снятия с учета 22.05.2013

Особые отметки

## ПАСПОРТ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

78 НО 676161

1. Идентификационный номер (VIN) WUKS000240003838

2. Марка, модель ТС КЕГЕЛЬ SN24 ТЕНТ

3. Наименование (тип ТС) ПОЛУПРИЦЕП С БОРТОВОЙ ПЛАТФОРМОЙ

4. Категория ТС (А, В, С, D, прицеп) ПРИЦЕП

5. Год изготовления ТС 2007

6. Модель, № двигателя НЕ УСТАНОВЛЕНО

7. Шасси (рама) № WUKS000240003838

8. Кузов (кабина, прицеп) № НЕ УСТАНОВЛЕНО

9. Цвет кузова (кабина, прицеп) ЧЕРНЫЙ

10. Мощность двигателя, л. с. (кВт) СВЕДЕНИЯ ОТСУТСТВУЮТ

11. Тип двигателя СВЕДЕНИЯ ОТСУТСТВУЮТ

12. Рабочий объем двигателя, куб. см СВЕДЕНИЯ ОТСУТСТВУЮТ

13. Тип двигателя СВЕДЕНИЯ ОТСУТСТВУЮТ

14. Экологический класс СВЕДЕНИЯ ОТСУТСТВУЮТ

15. Разрешенная максимальная масса, кг 35000

16. Масса без нагрузки, кг 5500

17. Организация – изготовитель ТС (страна) ЧЕЛЬФАР

18. Организация – изготовитель ТС (страна) ЦЕИТБЕРКЕ ГМХ ОО ГЕРМАНИЯ

19. Одобрение типа ТС № РОСС от 18.10.2005

20. Страна вывоза ТС ГЕРМАНИЯ

21. Серия, № ТД, ТПО 10009194/02807/007558

22. Возможные ограничения НЕ УСТАНОВЛЕНЫ

23. Наименование (ф. и. о.) собственника ТС ООО "ДЕЛТА ЭКСПЕРТИЗ"

24. Адрес САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ВНИКОВСКАЯ УЛ. ДОМ 21ИТ, корп. А


25. Наименование организации, выдавшей паспорт МРСО

26. Адрес 196158, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, МОСКОВСКОЕ РАЙОН, ПУШКИН С/П ИЛО

27. Адрес 196158, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, МОСКОВСКОЕ РАЙОН, ПУШКИН С/П ИЛО

28. Дата выдачи паспорта 03.12.2012

Подпись

 <p>Особые отметки</p> <p>Наименование (ф. и. о.) собственника <u>Кибеев Андрей Николаевич</u></p> <p>Адрес <u>Свердловская обл., Нижняя Тура ул. Береговая д. 11 к. 34</u></p> <p>Дата продажи (передачи) <u>02 февраля 2011.</u></p> <p>Документ на право собственности <u>договор купли-продажи № 1 от 02.02.2011.</u></p> <p>Подпись прежнего собственника _____</p> <p>Подпись настоящего собственника <u>[Подпись]</u></p> <p>Свидетельство о регистрации ТС Серия _____ № <u>032982</u></p> <p>Регистрационный знак <u>С143МР96</u></p> <p>Дата регистрации <u>02.03.2011</u></p> <p>Выдано ГИБДД <u>РЭО г. Нижняя Тура Свердловская область</u></p> <p>Отметка о снятии с учета _____</p> <p>Дата снятия с учета _____</p>	<p>Особые отметки</p> <p>Наименование (ф. и. о.) собственника <u>САЙДОРОВ ВЛАДИСЛАВ ИГОРЕВИЧ</u></p> <p>Адрес <u>Свердловская область, г. Екатеринбург, ул. Баженова, индексный дом № 10, 100</u></p> <p>Дата продажи (передачи) <u>10.07.2021</u></p> <p>Документ на право собственности <u>договор, совершенный в простой письменной форме</u></p> <p>Подпись прежнего собственника _____</p> <p>Подпись настоящего собственника <u>[Подпись]</u></p> <p>Свидетельство о регистрации ТС Серия _____ № <u>986476</u></p> <p>Регистрационный знак <u>Н110ЕК196</u></p> <p>Дата регистрации <u>07.07.2021</u></p> <p>Выдано ГИБДД <u>ОГИБДД МО МВД России Качканарский</u></p> <p>Отметка о снятии с учета _____</p> <p>Дата снятия с учета _____</p>
<p>Особые отметки</p> <p>НА ОСНОВАНИИ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРКИ ПО КУСП № 3647 ОТ 15.07.202 О НА ВРЕДИ НАИ ЕСЕНА ДОП. МАР КИРОВКА У5244 2000127442321НО 18А, СВИДЕТЕЛЬСТВО ОТ 19.10.2020 № 10-20-081 000 У РАЙТЕХ</p> <p>Наименование (ф. и. о.) собственника <u>Пичников Евгений Владимирович</u></p> <p>Адрес <u>Свердловская область, г. Нижняя Тура, ул. Чехова, дом 1</u></p> <p>Дата продажи (передачи) <u>15.07.2015</u></p> <p>Документ на право собственности <u>договор, совершенный в простой письменной форме</u></p> <p>Подпись прежнего собственника _____</p> <p>Подпись настоящего собственника <u>[Подпись]</u></p> <p>Свидетельство о регистрации ТС Серия _____ № <u>008987</u></p> <p>Регистрационный знак <u>Н110ЕК196</u></p> <p>Дата регистрации <u>24.10.2020</u></p> <p>Выдано ГИБДД <u>ОГИБДД МО МВД России Качканарский Свердловская Тура</u></p> <p>Отметка о снятии с учета _____</p> <p>Дата снятия с учета _____</p>	<p>Особые отметки</p> <p>Наименование (ф. и. о.) собственника _____</p> <p>Адрес _____</p> <p>Дата продажи (передачи) _____</p> <p>Документ на право собственности _____</p> <p>Подпись прежнего собственника _____</p> <p>Подпись настоящего собственника _____</p> <p>Свидетельство о регистрации ТС Серия _____ № _____</p> <p>Регистрационный знак _____</p> <p>Дата регистрации _____</p> <p>Выдано ГИБДД _____</p> <p>Отметка о снятии с учета _____</p> <p>Дата снятия с учета _____</p>



## Kogel SN24, 2006

1 150 000 ₽

22 октября 2025 37 № 1130106725



Арина  
Владимир

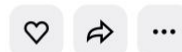
Написать

Год выпуска	2006
Цвет	Серый
Тип прицепа	Прицеп тентованный
Г/подъемность	39.0 т
Количество осей	3
Тип тормозов	Дисковые
Тип подвески	Пневмо-рессорная
Состояние	Не требует ремонта
Владельцы	1владелец
ПТС	Оригинал
Таможня	Растаможен
Обмен	Рассмотрю варианты
Статус	В наличии
VIN	WKO*****



### Комментарий продавца

Продам полуприцеп шторный Kogel SN24. 2006 г.в. Один хозяин в России, покупал у компании M&M. Супорта есть. Замена блока ступичных подшипников. 6 новых ароматизаторов, резина остаток 70%. Внутри кузов обшит съемной фанерой. Частично заменены полы. 1,5 года назад менял ворота- алюминиевые. 2 года назад замена крыши, штора работает с обеих сторон, крыша работает, полетный ящик, кранштейн под две запаски, ленивец. Модулятор в исправном состоянии. Цена 1300000 Торг уместен.  
Все вопросы по телефону



## Kogel SN24, 2006

1 100 000 ₽

23 февраля 7 № 1131470886



Анна Ш.  
Владимир

Написать

Год выпуска	2006
Цвет	Синий
Тип прицепа	Прицеп тентованный
Состояние	Не требует ремонта
Владельцы	2 владельца
ПТС	Оригинал
Таможня	Растаможен
Обмен	Рассмотрю варианты
Статус	В наличии



### Комментарий продавца

Продам полуприцеп шторный Kogel SN24. 2006 г.в. Один хозяин в России, покупал у компании M&M. Замена блока ступичных подшипников. 6 новых ароматизаторов, резина остаток 70%. Внутри кузов обшит съемной фанерой. Частично заменены полы. 1,5 года назад менял ворота- алюминиевые. 2 года назад замена крыши, штора работает с обеих сторон, крыша работает, полетный ящик, кранштейн под две запаски, ленивец. Модулятор в исправном состоянии.



## Kogel SN24, 2007

1 400 000 ₽

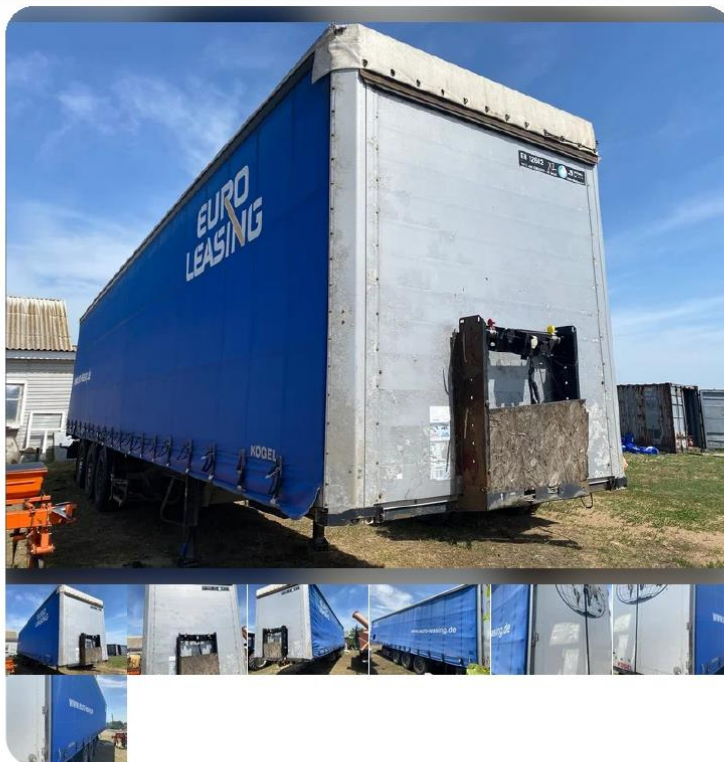
29 мая 2025 115 №1128314878



Частное лицо  
Приморка

Написать

Год выпуска	2007
Пробег	500 000 км
Цвет	Чёрный
Тип прицепа	Полуприцеп шторный
Г/подъёмность	20.0 т
Количество осей	3
Тип тормозов	Дисковые
Тип подвески	Пневмо-рессорная
Состояние	Не требует ремонта
Владельцы	4 и более
ПТС	Оригинал
Таможня	Растаможен
Статус	В наличии
VIN	WKO*****



### Комментарий продавца

Полуприцеп в рабочем состоянии. Осмотр с.Приморка. Торг уместен у прицепа





А С С О Ц И А Ц И Я  
«РУССКОЕ ОБЩЕСТВО ОЦЕНЩИКОВ»  
**СВИДЕТЕЛЬСТВО**  
О ЧЛЕНСТВЕ В САМОРЕГУЛИРУЕМОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОЦЕНЩИКОВ

Оценщик:

**Свенцыцкий Александр Николаевич**

*(фамилия, имя и отчество)*

**ИНН 666402706539**

*(инн)*

**включен в реестр членов РОО:**

**09 июля 2007 года, регистрационный № 000248**

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

**Выдано 22 июля 2020 года.**

Президент



Ю.В. Козырь

**0000106 \***

ООО «ИТ-ГРАФ», г. Москва, 2020 г., уровень В

А4792

# КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ АТТЕСТАТ В ОБЛАСТИ ОЦЕНОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

№ 038161-2

« 07 » июня 20 24 г.

Настоящий квалификационный аттестат в области оценочной деятельности по направлению оценочной деятельности

**«Оценка движимого имущества»**

выдан **Свенцыцкому Александру Николаевичу**

на основании решения федерального бюджетного учреждения  
«Федеральный ресурсный центр»

от « 07 » июня 20 24 г. № 352

Директор

  
А.С. Бункин

Квалификационный аттестат выдается на три года и действует  
до « 07 » июня 20 27 г.

АО-ОПЦИОН - Москва 2021 г. - 67 - ТЗ № 672

**ПОЛИС к ДОГОВОРУ №Д-56608020-5.0-2-000008-25 от 12.02.2025 г.  
СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОЦЕНЩИКА**

г. Екатеринбург «12» февраля 2025 г.  
Настоящий полис выдан в подтверждение того, что указанные ниже Страховщик и Страхователь заключили договор страхования ответственности юридического лица, заключающего договоры на проведение оценки №Д-56608020-5.0-2-000008-25 от 12.02.2025г. на основании Заявления Страхователя от «11» февраля 2025 г. и Правил страхования ответственности оценщиков и юридических лиц, заключающих договоры на проведение оценки (типовые (единые)) №134 в редакции, действующей на дату заключения договора страхования (далее по тексту – «Правила страхования») на следующих условиях:

<b>СТРАХОВЩИК:</b>	<b>ПАО СК «Росгосстрах»</b> Адрес: Россия, 140002, Московская область, г. Люберцы, ул. Парковая, д. 3 <b>Филиала ПАО СК «Росгосстрах» в Свердловской области, Универсальный офис "Орджоникидзевский"</b> 620017, г. Екатеринбург, пр. Космонавтов, д. 41 ИНН/КПП 7707067683/997950001, ОГРН 1027739049689	
<b>СТРАХОВАТЕЛЬ:</b>	<b>Свенцпшкий Александр Николаевич</b> ИНН 666402706539	
<b>ОБЪЕКТ СТРАХОВАНИЯ:</b>	Объектом страхования являются имущественные интересы Страхователя, связанные с риском ответственности Страхователя по обязательствам, возникающим вследствие причинения ущерба заказчику, заключившему договор на проведение оценки, и (или) третьим лицам в результате осуществления Страхователем оценочной деятельности. Настоящий Договор страхования заключен в отношении заключаемых Страхователем договоров на проведение оценки рыночной или иной стоимости (кроме кадастровой).	
<b>СТРАХОВОЙ СЛУЧАЙ:</b>	Страховым случаем является: 3.1. установленный вступившим в законную силу решением суда (арбитражного суда) или признанный Страховщиком в результате нарушения требований федеральных стандартов оценки, стандартов и правил оценочной деятельности, установленных саморегулируемой организацией оценщиков, членом которой являлся Страхователь на момент причинения ущерба.  Возмещение ущерба, причиненного в течение срока действия Договора страхования, производится в течение срока исковой давности, установленного законодательством Российской Федерации на дату заключения Договора страхования, но не более трёх лет.  В целях настоящего договора страхования, достоверность величины рыночной или иной стоимости объекта оценки, установленной в отчете об оценке, устанавливается вступившим в законную силу решением суда (арбитражного суда).	
<b>СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ. ПЕРИОД СТРАХОВАНИЯ:</b>	с 00 часов 00 минут «26» февраля 2025 г. по 24 часа 00 минут «25» февраля 2026 г.	
<b>СТРАХОВАЯ СУММА:</b>	Страховая сумма является предельной суммой всех страховых выплат, которые могут быть произведены по всем страховым случаям, наступившим в течение срока страхования:	
	для возмещения ущерба, причиненного действиями (бездействием) Страхователя в результате нарушения требований федеральных стандартов оценки, стандартов и правил оценочной деятельности, установленных саморегулируемой организацией оценщиков – по всем страховым случаям:	30 000 000,00 руб.
	для ущерба, причиненного вследствие непреднамеренной утраты и (или) повреждения имущества (документов, материалов и т.п.), во время выполнения работ по оценке объекта оценки:	возмещению не подлежит
	для судебных расходов и издержек в связи с возмещением ущерба по страховым случаям, указанным в п. 3.1, 3.2 Договора страхования №Д-56608020-5.0-2-000008-25 от 12.02.2025 г.:	возмещению не подлежит
	Страховая сумма по договору страхования в целом:	30 000 000,00 руб.
	Страховая сумма (лимит возмещения) для возмещения ущерба, причиненного действиями (бездействием) Страхователя в результате нарушения требований федеральных стандартов оценки, стандартов и правил оценочной деятельности, установленных саморегулируемой организацией оценщиков – по одному страховому случаю	30 000 000,00 руб.
<b>ФРАНШИЗА:</b>	Не установлена	
<b>СТРАХОВАЯ ПРЕМИЯ:</b>	<b>10 500,00 (Десять тысяч пятьсот) рублей</b>	
<b>ПОРЯДОК ОПЛАТЫ СТРАХОВОЙ ПРЕМИИ:</b>	Единовременно, срок уплаты до «26» февраля 2025 г.	
<b>ДОПОЛНЕНИЯ:</b>	1. Настоящий Полис страхования является неотъемлемой частью Договора страхования №Д-56608020-5.0-2-000008-25 от 12.02.2025 г. 2. Все прочие условия, не оговоренные в Полисе страхования, регламентируются упомянутыми выше Правилами страхования, а также Договором страхования №Д-56608020-5.0-2-000008-25 от 12.02.2025 г. 3. В случае несоответствия положений Полиса страхования положениям Правил страхования или положениям Договора страхования №Д-56608020-5.0-2-000008-25 от 12.02.2025 г. преимущественную силу имеют положения Договора страхования №Д-56608020-5.0-2-000008-25 от 12.02.2025 г.	

Страховщик: ПАО СК «Росгосстрах»  
Универсальный офис "Орджоникидзевский" Филиала ПАО СК «Росгосстрах» в Свердловской области  
Кореньев И.Л./  
Заместитель директора по корпоративному страхованию. Доверенность №Ф63-01-06/227 от 10.07.2023 г.  
М.П.



**ПОЛИС**  
**к договору страхования гражданской ответственности организации,**  
**заключающей договоры на проведение оценки № 922/ 2853144766**

Настоящий полис подтверждает факт вступления в силу договора страхования, заключенного между САО «РЕСО-Гарантия» (ОГРН 1027700042413; ИНН 7710045520) с указанным ниже Страхователем, в соответствии с «Правилами страхования ответственности оценщиков», утвержденными Страховщиком 21 июля 2021 года (далее по тексту – «Правила страхования»)

Дата выдачи полиса «26» Ноября 2025 г.

Валюта страхования: Российские рубли

<b>Страхователь:</b>	Наименование организации / ООО «Областной центр экспертиз» Юридический адрес: г. Екатеринбург, ул. Контролеров 156 область, город, улица, дом ОГРН. 1026602337904 ИНН: 6639007339 р/с 40702810916260123371 банк Уральском Банке ПАО Сбербанк БИК046577674
----------------------	--

<b>1. Срок действия полиса:</b>	С 00 часов 00 минут 04.12.2025г. по 24 часа 00 минут 03.12.2026г.
<b>2. Объект страхования:</b>	2.1. Не противоречащие законодательству Российской Федерации имущественные интересы Страхователя, связанные с риском ответственности по обязательствам, возникающим вследствие нарушения договора на проведение оценки, и связанные с риском ответственности за причинение вреда имуществу третьих лиц в результате нарушения требований Федерального закона, регулирующего оценочную деятельность в Российской Федерации, федеральных стандартов оценки, иных нормативных правовых актов Российской Федерации в области оценочной деятельности, стандартов и правил оценочной деятельности. 2.2. Действие Договора страхования (Полиса) распространяется на работы (включая кадастровую оценку), которые были выполнены Страхователем и были приняты Заказчиком Страхователя в период, начиная с 04.12.2025 года.
<b>3. Страховой случай:</b>	3.1. Страховым случаем является установленный вступившим в законную силу решением арбитражного суда, или признанный Страховщиком, факт возникновения обязанности Страхователя возместить убытки, возникшие вследствие нарушения им договора на проведение оценки, и вред (ущерб), причиненный имуществу третьих лиц в результате нарушения требований Федерального закона, регулирующего оценочную деятельность в Российской Федерации, федеральных стандартов оценки, иных нормативных правовых актов Российской Федерации в области оценочной деятельности. 3.2. Предъявление нескольких претензий (исков), явившихся следствием одного обстоятельства, стороны рассматривают в рамках одного страхового случая.
<b>4. Страховая сумма:</b>	4.1. Страховая сумма составляет 100 000 000 (Сто миллионов) рублей. 4.2. Лимит ответственности на один страховой случай составляет 100 000 000 (Сто миллионов) рублей. 4.2.1. Лимит ответственности в части страхования риска нарушения договора на проведение оценки на один страховой случай составляет 100 000 000 (Сто миллионов) рублей.
<b>5. Франшиза:</b>	Страхование осуществляется без франшизы
<b>6. Страховая премия:</b>	18 158.00 (Восемнадцать тысяч сто пятьдесят восемь) рублей
<b>7. Порядок оплаты страховой премии:</b>	Согласно Договору страхования
<b>8. Прилагаемые документы:</b>	- Приложение 1: Заявление на страхование - Договор страхования гражданской ответственности № 922/2853144766 от 26.11.2025 - Правила страхования.
<b>Представитель страховщика:</b> Кузнецов Иван Александрович	Код 5945645

Экземпляр Правил страхования получил. С упомянутыми Правилами страхования ознакомлен и согласен.

Страхователь

М.П.

(подпись)



М.П. (подпись)

По Доверенности № РГ-Д-ДАП-59-922/2853144766/189474 от 26.11.2025