Приложение 2

Пример решения задачи оценки планера самолета

П2.1. Расчет неустранимого износа планера самолета для целей определения рыночной стоимости в обмене.

Таблица П2.1.1.

Исходная информация

Параметры	Размерность	Обозначение	Величина
1	2	3	4
Стоимость нового планера (нового ВС за исключением стоимости оцениваемых отдельно короткоживущих элементов)	тыс. руб.	CN	70000
Годовой налет часов	час/год	H, R1	2000
Количество полетов в год	пол./год	F, R2	800
Чистый доход за час налета	тыс.руб./час	Dh	13,00
Коэффициент дисконтирования		I	0,12
Система ТО и ремонта		ППР	
Стоимость капитального ремонта	тыс. руб.	Cr	25700,00
Признак проведения кап. ремонтов	0 — нет, 1— были		0
Дата последнего ремонта			
Номер последнего ремонта		Ar	
Ресурсы: — технический (перспектива) — в часах полета — по количеству полетов — в календарных годах	 часов полетов лет		 30000 15000 20,00
— назначенный — в часах полета — по количеству полетов — в календарных годах	 часов полетов лет		 20000 10000 15,00
— гарантийный — в часах полета — по количеству полетов — в календарных годах	 часов полетов лет	 Gr1 Gr2 Gr3	 4000 2000 2,00

Продолжение табл. П2.1.1.

1	2	3	4
— до первого ремонта — в часах полета — по количеству полетов — в календарных годах	 часов полетов лет	 Mr11 Mr12 Mr13	 9000 4000 6,25
— межремонтный — в часах полета — по количеству полетов — в календарных годах	 часов полетов лет	 Mr1 Mr2 Mr3	 9000 4000 5,00
Наработка с начала эксплуатации: — в часах полета — по количеству полетов — в календарных годах	 часов полетов лет	 A1 A2 Ak	 5000 2000 5
Наработка после последнего ремонта — в часах полета — по количеству полетов — в календарных годах	 часов полетов лет	 Ar1 Ar2 Ark	
Остаток межремонтного ресурса — в часах полета — по количеству полетов — в календарных годах	 часов полетов лет	 OMr 1 OMr 2 OMr k	 4000,00 3000,00 1,25
Остаток гарантийного ресурса — в часах полета — по количеству полетов — в календарных годах	 часов полетов лет	 OGr 1 OGr 2 OGk	 0,00 0,00 0,00
Состояние			Неисправен, частично разуком-плектован
Стоимость устранения неисправностей	тыс. руб.	Su	800,00
Срок заключения сделки купли-продажи, перерегистрации и получения права на эксплуатацию ВС	лет	Tm	0,5

Расчет

1) Прогноз экономической жизни — NL i

Максимальное значение из технических и назначенных ресурсов

— в часах полета	часов	NL1	30000
— по количеству полетов	полетов	NL 2	15000
— в календарных годах	лет	NL k	20

2) Расчет неустранимого износа по наработке (по часам — i =1, по полетам i = 2) по зависимостям (7.3.1)-(7.3.3)

$$Fn\ 1 = A\ 1 / NL\ 1 = 5000 / 30000 = 0{,}17$$

$$Fn\ 2 = A2 / NL\ 2 = 2000 / 15000 = 0{,}13$$

3) Расчет износа по календарному сроку службы по зависимостям (7.3.4) и (7.3.5).

$$RLk\ 1 = \max\{(20 — 5 — 0{,}5);\ 20(20 — 5 — 0{,}5)2000/\ 30000\} = \\ = \max\{14{,}5;\ 19{,}33\}\ 19{,}33 \text{ лет}$$

$$Fnk\ 1 = \max\{\ 0;\ 1 — 19{,}33 / 20\ \} = \max\{\ 0;\ 0{,}03\ \} = 0{,}03$$

$$RLk\ 2 = \max\{(20 — 5 — 0{,}5);20(20 — 5 — 0{,}5)\ 800/\ 15000\ \} = \\ = \max\{14{,}5;\ 15{,}47\ \} = 15{,}47 \text{ лет}$$

$$Fnk\ 2 = \max\{\ 0;\ 1 — 15{,}47 / 20\ \} = \max\{\ 0;\ 0{,}23\} = 0{,}23$$

4) Расчетная степень неустранимого износа планера определяется по зависимости (7.3.6)

$$Fnro = \max\ \{0{,}17;\ 0{,}13;\ 0{,}03;\ 0{,}23\ \} = 0{,}23$$

5) Величина неустранимого физического износа — ADfno определяется по зависимости (7.3.8)

$$ADfno = CN\ Fnro = 70000 \times 0{,}23 = 16100 \text{ тыс. руб.}$$

6) Проверка условия (7.3.9).

$$CDo = CN — Adfno = 70000 — 16100 = 53900 \text{ тыс. руб}$$

$$CDo > CR = 25700 \text{ тыс. руб.}$$

Остаточная стоимость больше стоимости капитального ремонта.

7) Проверка условий (7.3.12) и (7.3.13).

Условие (7.3.12) не выполняется.

Минимальное значение в годах межремонтного периода по различным типам наработки

$$Mro = \min\{\ Mr1/H;\ Mr2/F;\ Mr3\ \} = \\ = \min\{\ 9000/2000;\ 4000/800;\ 5\ \} = \min\{\ 4{,}5;\ 5;\ 5\ \} = 4{,}5$$

$$PVro = a(Mro;\ I\%)\ Dh\ H = 3{,}33 \times 13 \times 2000 = 86557 \text{ тыс. руб.} > Cr,$$

где a(Mro; I%) — текущая стоимость обычного аннуитета с количеством периодов (лет) Mro и коэффициентом дисконтирования I%.

Условие (7.3.13) не выполняется.

8) Проверка условия (7.3.15).

$$PVo > Cr$$

Условие (7.3.15) не выполняется.

9) Неустранимый физический износ

$$Adfn = Adfno = 16100 \text{ тыс. руб.}$$

П2.2. Расчет устранимого износа планера самолета.

Исходная информация представлена в таблице П2.1.1.

Расчет.

1) Стоимость устранения — определена методом прямого счета и указана в Таблице П2.1.1.

$$Su = 800 \text{ тыс. руб.}$$

2) Настоящая стоимость отложенного капитального ремонта определяется по зависимостям (7.3.24)–(7.3.26). Вероятность внепланового ремонта в данном случае принимается Pr = 0,1.

$$A1 = 1— Pr / Mr1 (OMr\ 1 — OGr\ 1) / 2) =$$
$$= 1— 0,1 / 9000 (4000 — 0) / 2) = 0,98$$

$$T1 = A1\ OMr1 / R\ 1 = 0,98\times4000 / 2000 = 1,96$$

$$Sr1 =Cr(1 — OM1/Mr1) / (1+I)^{T1} =$$
$$= 25700(1 — 4000/9000)/(1 + 0,12)^{1,96} = 11434 \text{ тыс. руб.}$$

$$A2 = 1— Pr / Mr2 (OMr\ 2 — OGr\ 2) / 2) =$$
$$= 1— 0,1 / 4000 (2000 — 0) / 2) = 0,97$$

$$T2 = A2\ OMr2 / R\ 2 = 0,97\ 2000 / 800 = 2,43$$

$$Sr2 =Cr(1— OMr2/ Mr2)/(1+I)^{T2})) =$$
$$= 25700(1 — 2000/4000)/(1 + 0,12)^{2,43} = 9735 \text{ тыс. руб.}$$

$$Ak = 1— Pr / Mr\ k (OMr\ k — OGr\ k) / 2) =$$
$$= 1— 0,1 / 6,25(1,25 — 0) / 2) = 0,99$$

$$Tk = Ak\ Omr\ k / R\ k = 0,99\times1,25 / 1 = 1,24$$

$$Srk=Cr(1 — OMk/ Mr\ k)/(1+I)^{Tk} =$$
$$= 25700(1 — 1,25/6,25)/(1 + 0,12)^{1,24} = 17878 \text{ тыс. руб.}$$

Расчетное значение настоящей стоимости отложенного капитального ремонта определяется как максимальное значение из определенных для всех видов назначенных ресурсов

$$Sr = \max\{Sr\,ji : i = 1,...,n\} = \max\{11434; 9735; 17878\} =$$
$$= 17878 \text{ тыс. руб.}$$

3) В п.п.7 раздела П2.1. было показано, что величина дохода — PVro за следующий ремонтный цикл с учетом дисконтирования денежных потоков больше стоимости капитального ремонта, следовательно условия (7.3.21) и (7.3.30) не выполняются. Кроме того, не выполняется условие (7.3.29).

Таким образом, устранимый физический износ определяется по зависимости (7.3.23)

$$ADfu = Su + \max\{Sri : i = 1,...,n\} = 800 + 17878 = 18678 \text{ тыс. руб.}$$

П2.3. Расчет неустранимого функционального износа самолета по основным летно-техническим и экономическим характеристикам.

Таблица П2.3.1.

Исходная информация

Параметры	**Размер.**	**Обознач.**	**Объект оценки**	**Аналог**
1	**2**	**3**	**4**	**5**
Тип			ТУ-154М	ТУ-204-100
Цена аналога	тыс.руб.	CN		450000
Основные характеристики: — компоновка (вариант)			Пассажирский	Пассажирский
— количество пассажиров		N	164	214
— шаг кресел	мм		810	810
— максимальная коммерч. нагрузка	т		18,00	21,00
— крейсерская скорость	км/час	V	850	830
— практ. дальность полета при максимальной коммерческой нагрузке	км	L	3900,00	4100,00
— экономическая жизнь	часы полеты года	NL1 NL2 NL3	30000 15000 20	45000 20000 20

Продолжение табл. П2.3.1.

1	2	3	4	5
— наработка в год	час/год пол./год	H, R1 F, R2	2000 800	4000 2000
— стоимость летного часа (сравнит.)	тыс.р./ч	Ch	74,00	84,00
— коэффициент загрузки		K	0,70	0,70
Коэффициент дисконтирования		I	0,12	0,12
Ставка налога на прибыль		Np	0,30	0,30

Расчет производится по зависимостям (7.3.39)–(7.3.44) с учетом близости в рассматриваем случае показателей степени «a» и «b» к единице, а «Dn» — к нулю.

$$NLc = \min \{ NLc\ i / Rc\ i : i = 1,...,n \} =$$
$$= \min \{ 30000 / 2000; 15000 / 800; 20 \} = 15 \text{ лет}$$

$$NLb = \min \{NLb\ i / Rb\ i : i = 1,...,n\} =$$
$$= \min \{45000 / 4000; 20000 / 2000; 20\} = 10 \text{ лет}$$

$$Do = Hc\ (Chc — Chb\ NcKc / (NbKb)\ (Vc/Vb)^{a})\ (1\text{-}Np) =$$
$$= 2000\times(74 — 84\times164\times850\times0{,}7\times/ (214\times830\times0{,}7))\times(1\text{-}0{,}3) =$$
$$= 11305 \text{ тыс. руб.}$$

$$Pc = Nc\ Kc\ Vc^{a}\ Hc^{b} = 164\times0{,}7\times850\times2000 = 195160000 \text{ пкм}$$

$$Pb = Nb\ Kb\ Vb\ a\ Hb\ b = 214\times0{,}7\times830\times4000 = 497336000 \text{ пкм}$$

$$ADvn = CNb((1— Pc/Pb) + 1/(1+ I)^{NLc}\ (1— NLc/NLb\ Pb/Pc)) +$$
$$+ (1\text{-}1 / (1+ I)^{NLc}) / I\ (Do + Dn) =$$
$$= 450000\times((1— 195160000/497336000) + 1/(1+ 0{,}12)^{15}\times$$
$$(1\text{-}15/10\times497336000/195160000) + (1\text{-}1/(1+ 0{,}12)^{15})/0{,}12\times11305 =$$
$$= 450000\times(0{,}61+ 0{,}18\times(1\text{-}3{,}82)) + 6{,}83\times(11305+ 0) =$$
$$= 45000 +77213 = 122213 \text{ тыс. руб.}$$

П2.4. Определение функционального износа из-за отсутствия системы TCAS II.

В соответствие с требованиями ИКАО для эксплуатации на международных авиалиниях требуется оборудование самолетов системой предупреждения столкновения TCAS II.

Стоимость TCAS II составляет C = 2500 тыс. руб. , стоимость монтажа на самолете Mc = 500 тыс. руб., стоимость монтажа в условиях серийного производства Ms = 100 тыс. руб.

Ежегодная потеря прибыли на один оцениваемый самолет в результате невозможности эксплуатации на международных авиалиниях оценивается

Dmo = 2000 тыс. руб.

Коэффициент дисконтирования I = 0,12.

Определить функциональный износ из-за отсутствия системы TCAS II для условий, представленных в Таблице П2.1.1, если списание оцениваемого самолета прогнозируется через 1,5 года (ONLc =1,5).

1) Определяется вид износа.

Настоящая стоимость потери дохода за период до списания самолета

PVr = a(ONLc; I%) Dmo = a(1,5; 12%)2000 = 2605 тыс. руб.,

где a(ONLc; I%) — текущая стоимость обычного аннуитета.

Для устранения недостатка требуется дооборудование самолета.

Стоимость устранения по зависимости (7.3.37)

Cu = C + Mc — Ms = 2500 +500 — 100 = 2900 тыс. руб.

Т.к. PVr < Cu износ относится к неустранимому и требуется корректировка зависимости (7.3.39) по данному недостатку на величину

Dn = Dmo = 2000 тыс. руб.

В результате неустранимый износ по этому параметру за 15 лет составляет 13622 тыс. руб.

П2.5. Определение функционального износа из-за несоответствия пассажирского оборудования салона самолета современным стандартам в части стационарного кислородного оборудования, средств развлечений пассажиров и др.

Стоимость нового оборудования C = 7000 тыс. руб., остаточная стоимость демонтированного оборудования Cd = 200 тыс. руб., стоимость монтажа нового оборудования на объекте Mc = 300 тыс. руб., стоимость демонтажа старого оборудования Md = 200 тыс. руб. Ежегодная потеря прибыли из-за несоответствия пассажирского оборудования современным международным требованиям оценивается величиной Dmo = 1500 тыс. руб. Минимальное значение остающегося срока службы до списания

оцениваемого самолета в годах (определенное по всем видам наработка и календарному сроку службы) ONLc = 10 лет. Коэффициент дисконтирования I = 12%.

1) По зависимости (7.3.40) определяется стоимость устранения недостатка за счет переоборудования самолета

$$Cu = C + Mc + Md — Cd = 7000 + 300 + 200 — 200 = 7300 \text{ тыс. руб.}$$

2) Определяется вид износа.

Настоящая стоимость потери дохода за период до списания самолета

$$PVr = a(ONLc; I\%)\ Dmo = a(10; 12\%)1500 = 8475 \text{ тыс. руб.}$$

Т.к. PVr > Cu, износ относится к устранимому и определяется стоимостью устранения Cu = 7300 тыс. руб.

П2.6. Определение степени внешнего износа самолета ТУ-154М для условий, представленных в таблицах П2.1.1 и П2.3.1 , если известно, что стоимость нового самолета составляет 100000 тыс. руб., в результате экономического кризиса налет часов в год на среднесписочный самолет в авиакомпаниях, наиболее эффективно эксплуатирующих рассматриваемый тип самолета, сократился на 500 час/год, потеря прибыли составляет около 10 тыс. руб./час налета, минимальное и максимальное обесценение в результате перехода на вторичный рынок оценивается в 10% и 20%, соответственно.

1) Определяется остаток срока службы самолета по зависимости (7.3.51)

$$ONLc = \min \{ (NLc\ i — A\ i\ ) / Rc\ i : i = 1,...,n \} =$$
$$= \min \{ (30000\text{-}5000\ )/2000; (15000\text{-}2000)/800; 20\text{-}5\} = 12{,}5 \text{ лет}$$

2) Потеря дохода в год

$$D\ m = 10 \times 500 = 5000 \text{ тыс. руб.}$$

3) Обесценение в результате снижения налета определяется по зависимостям (7.3.50) и (7.3.52)

$$ADm = ADe\ m = a\ (ONLc\ ; I\%)\ D\ m = a\ (12{,}5;12\%)\ 5000 =$$
$$= 31561 \text{ тыс. руб.}$$

4) Обесценение в результате перехода на вторичный рынок по зависимости (7.3.53)

$$ADet = CN(Kto + (Kt\text{-}Kto)\ (Ak / \max\{NLc\ i / Rc\ i: i = 1,...,n\})^{0,25}) =$$
$$= 100000\ (0{,}1+ (0{,}2\text{-}0{,}1)\ (5/\max\{3000/2000; 15000/800; 20\})^{0,25} =$$
$$= 17100 \text{ тыс. руб.}$$

5) Внешний износ

ADe = ADem + ADet = 31561+17100 = 48661 тыс. руб.

Степень внешнего износа

E = ADe/ CN = 48661/100000 = 0,49

П2.7. Определение стоимости методом прямого сравнения продаж.

Таблица П2.7.1

Анализ сравнимых рыночных продаж самолетов

Параметры	**Объект**	**Сравнимые продажи**		
		Аналог 1	**Аналог 2**	**Аналог 3**
1	**2**	**3**	**4**	**5**
Тип	ТУ-154М	ТУ-154М	ТУ-154М	ТУ-154М
Дата продажи	Октябрь XX	Май XX	Май XX	Июль XX
Цена с НДС, тыс. рублей		10000	39000	15500
Характеристики цены	Продажа	Продажа	Продажа	Продажа
Тип продавца		Авиапредпр.	Авиапредпр.	Авиапредпр.
Права собственности	Полн. влад.	Полн. влад.	Полн. влад.	Полн. влад.
Условия финансирования	Рыночные	Рыночные	Рыночные	Рыночные
Условия продаж	Коммерчес.	Коммерчес.	За долги	Коммерчес.
Коррекция (коэффициент)		1	0,8	1
Скорректированная цена		10000	31200	15500
Состояние рынка:				
Время продаж (месяц)		5	5	3
Коррекция (коэффициент)		1,07	1,07	1,06
Скорректированная цена		10700,00	33384,00	16430,00
Характеристики	Равно-весный	Неравно-весный	Неравно-весный	Неравно-весный
Коррекция (коэффициент)		1,3	1,3	1,3
Скорректированная цена		13910,00	43399,20	21359,00
Коррекция на утил. ст-ть		-600	-1548	-1548
Скорректированная цена		13310,00	41851,20	19811,00

Продолжение табл. П2.7.1

1	2	3	4	5
Физические характеристики:				
Коррекция: по физическому износу		0,6	0,25	0,47
по техническим и эксплуатац. характерист.		1	1	1
Скорректированная цена		7986,00	10462,80	9311,17
Коррекция на доп. обор.		0	0	0
Скорректированная цена		7986,00	10462,80	9311,17
Экономические характер.				
Эксплуатацион. расходы				
Коррекция		1	1	1
Скорректированная цена		7987,00	10463,80	9312,17
Использование				
Коррекция		0	0	0
Скорректированная цена		7987,00	10463,80	9312,17
Коррекция на утил. ст-ть	1548			
Скорректированная цена		9535,00	12011,80	10860,17
Ранг варианта		1	1	1
Весовой коэффициент		0,333	0,333	0,333
Рыночная стоимость: тыс. рублей	10802			

П2.8. Определение стоимости доходным методом.

Изменение прогнозных исходных данных по времени и основные результаты расчетов стоимости самолета доходным методом представлены в таблице П2.8.1.

В данном случае доход определяется по величине лизинговых платежей за час налета, которые в наибольшей степени отражают современное состояние рынка.

Расходы определяются налогами, первоначальными инвестициями в капитальный ремонт планера, двигателей, покупку ВСУ, доукомплектование ранее снятым оборудованием, указанным в акте о техническом состоянии самолета, а также оборудо-

ванием, обеспечивающим удовлетворение современных требований. В графу 8 включены также дальнейшие расходы на ремонт двигателей, ВСУ и планера в соответствии с исходным техническим состоянием объектов и регламентами технического обслуживания и ремонта. В графе 7 указаны расходы на приобретение ремонтных двигателей взамен списанных.

Для учета общей инфляции расчеты проводились в US $. Внутренняя инфляция US $ прогнозировалась на уровне 2,4% в год. Коэффициент дисконтирования принимался 12% годовых.

В результате анализа полученных доходным методом данных получено, что наиболее вероятная рыночная стоимость самолета составляет 0,845 млн. дол. США. В качестве ограничения на стоимость сверху принимается значение

$$1{,}2\times 0{,}845 = 1{,}01 \text{млн. дол. США или } 27 \text{ млн. руб.}$$

Таблица П2.8.1.

Расчет стоимости самолета по лизинговыми платежам

№ п.п.	Период		Индекс инфл.	Налет	Вал. дох.	Инвест. Сам.+ СУ	Инвест. Рем. и об.	Чист. опер. доход	Средства авиаком.	Дисконт. ден. поток
	Год	Мес.								
				час.	тыс. дол.	тыс. дол.	тыс. дол.	тыс. дол.	тыс. дол.	тыс. дол.
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**
1	1	1	1	100	95	845,00	2585,00	47,73	-3 382,27	-3382,27
2		2	1,002	100	95			47,77	47,77	46,82
3		3	1,004	110	105			53,07	53,07	51,51
4		4	1,006	140	133			68,93	68,93	66,24
5		5	1,008	150	143			74,23	74,23	70,63
6		6	1,01	150	143			74,27	74,27	69,96
7		7	1,0121	150	143			74,30	74,30	69,30
8		8	1,0141	150	143			74,33	74,33	68,65
9		9	1,0161	140	133			69,09	69,09	63,17
10		10	1,0181	110	105			53,31	53,31	48,26
11		11	1,0202	100	95			48,07	48,07	43,08
12		12	1,0222	100	95			48,10	48,10	42,69
13	2	1	1,0243	100	99			50,61	50,61	44,47
14		2	1,0263	100	99			50,65	50,65	44,06

Продолжение табл. П2.8.1.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
15		3	1,0284	110	109			56,20	56,20	48,41
16		4	1,0304	140	139			72,80	72,80	62,08
17		5	1,0325	150	149			78,35	78,35	66,16
18		6	1,0345	150	149			78,39	78,39	65,53
19		7	1,0366	150	149			78,42	78,42	64,91
20		8	1,0387	150	149			78,45	78,45	64,30
21		9	1,0408	140	139			72,97	72,97	59,21
22		10	1,0429	110	109			56,43	56,43	45,34
23		11	1,0449	100	99			50,95	50,95	40,52
24		12	1,047	100	99			50,98	50,98	40,15
25	3		1,0722	1500	1 528		578,9637	778,46	199,50	142,00
26	4		1,0979	1500	1 564		21,96	803,62	781,66	496,76
27	5		1,1242	1500	1 602			829,27	829,27	470,55
28	6		1,1512	1500	1 640			855,41	855,41	433,38
29	7		1,1788	750	840	636,58	1178,85	415,82	-1 399,60	-633,11
30	8		1,2071	1500	1 720			909,25	909,25	367,23
31	9		1,2361	1500	1 881			1 003,58	1 003,58	361,90
32	10		1,2658	1500	1 804			965,24	965,24	310,78
33	11		1,2962	750	924			510,89	510,89	146,87
				15000						-0,46

П2.9. Принятие решения и заключения о стоимости самолета.

1. Анализ полноты и достоверности исходной информации показал, что исходная информация, использованная для всех методов при оценке самолетов является достаточно полной и достоверной.

2. Целью являлась оценка рыночной стоимости для использования при дальнейшей реализации имущества. По цели оценки наиболее предпочтительным является метод сравнения продаж. Следующим по соответствию цели оценки является метод капитализации дохода, а затем затратный метод.

3. В качестве ограничения сверху использовались данные, полученные доходным методом

4. Результаты, полученные затратным методом, выше оценок, полученных методом сравнения продаж. Для оцениваемого самолета отклонение от среднего значения не превышает 20%.

Это связано с значительным превышением затрат на производства самолета в условиях выпуска нескольких самолетов в год, вместо нормального серийного производства. В результате стоимость, определенная затратным методом, оказывается завышенной.

С другой стороны, современной рынок самолетов существенно отличается от условий чистой сделки, для которых производится определение обоснованной рыночной стоимости. Неравновесность рынка при превышении предложения над платежеспособным спросом приводит к существенному занижению рыночной стоимости.

Учитывая результаты анализа, изложенные выше, в качестве основных и равноценных методов следует принять метод прямого сравнения продаж и затратный метод. Оценка ограничения сверху — 27 млн. руб., полученная доходным методом, не ограничивает величины стоимости, полученной затратным методом — 14,3 млн. руб. и методом прямого сравнения продаж — 10,8 млн. руб., и может рассматриваться в качестве справочной величины.

В результате анализа всей имеющейся информации за рыночную стоимость самолета принимается среднеарифметическое значение оценок, полученных затратным методом и методом прямого сравнения продаж, — 12,55 млн. руб. (Двенадцать млн. пятьсот пятьдесят тыс. руб.).