URZĄD MIEJSKI w SŁUPSKU
Wydział Administracyjno - Techniczny
DATA 2018 -07- 16
wpłynęło
L.dz. 100 podpis ...

URZĄD MIEJSKI W SŁUPSKU
Wydział Organizacji Urzędu
Kancelaria Urzędu
DATA 16.-07- 2018
34951
Podpis
3

INSPEKTORZY JACHTOWI

WYCENA JACHTU
Opal III - S/Y GRYFITA



OPRACOWAŁ:

Dawid Hałoń

inspektor-rzeczoznawca

Morskiego Zespołu Technicznego PZŻ

11 lipca 2018

DAWID HAŁOŃ

Tel.: (+48) 696 474 021
dawid.halon@inspektorzyjachtowi.pl
www.inspektorzyjachtowi.pl

Adres korespondencyjny:
ul. Przyokopowa 5/6
80-768 Gdańsk

SPIS TREŚCI:

1. INFORMACJE PODSTAWOWE. 3
1.1. Dane jednostki. 3
1.2. Kluczowe daty. 3
1.3. Podstawa wykonania zlecenia. 3
2. PRZEDMIOT WYCENY. 4
2.1. Zakres wyceny. 4
2.2. Opis konstrukcji. 4
3. OCENA STANU TECHNICZNEGO. 5
3.1. Kadłub jachtu 5
3.2. Osprzęt pokładowy 7
3.3. Takielunek stały i ruchomy 8
3.4. Instalacje i wyposażenie 9
3.5. Zabudowa wnętrza 10
3.6. Układ napędowy 11
4. OSZACOWANIE WARTOŚCI. 12
4.1. Szacowanie w oparciu o analizę rynku wtórnego 13
4.2. Wartość przedmiotowej jednostki. 13

Niniejsza wycena została sporządzona w oparciu o moją najlepszą wiedzę, na podstawie zastanego w dniu oględzin stanu jednostki oraz przedstawionych do wyceny przez Zlecającego elementów wyposażenia. Niniejszy dokument został sporządzony na wyłączny użytek Zlecającego. Wszelka odpowiedzialność sporządzającego wobec jakichkolwiek osób trzecich, które mogą uzyskać dostęp do przedmiotowej wyceny, jest niniejszym wyłączona. Wycenie podlega stan jednostki oraz przedstawionych elementów na dzień przeprowadzenia oględzin i nie uwzględnia ewentualnej późniejszej zmiany stanu jednostki oraz przedstawionych elementów wyposażenia. Sporządzający nie odpowiada za jakiekolwiek nieścisłości w wycenie spowodowane wadami ukrytymi jednostki lub faktami zatajonymi przez Zlecającego. Wycena obejmuje jedynie zakres w niej wskazany.

1. INFORMACJE PODSTAWOWE.

1.1. DANE JEDNOSTKI.

– Nazwa jednostki:	GRYFITA
– Armator	Skarb Państwa Słupski Okręgowy Związek Żeglarski
– Na podstawie:	Odpis z rejestru okrętowego stałego ROG/S/449
– Numer rejestracyjny:	PZ-475
– Port macierzysty:	Ustka
– Typ jachtu:	jednokadłubowy, żaglowy, kabinowy, balastowy
– Główny materiał kadłuba:	drewno
– Budowniczy:	Stocznia STOGI, Gdańsk
– Model:	Opal III
– Rok budowy:	1975
– Rok remontu kapitalnego:	1989
– Maksymalna liczba osób:	10 (w żegludze pełnomorskiej)
– Długość kadłuba:	13,95 m
– Szerokość kadłuba:	3,69 m
– Wysokość boczna:	3,19
– Zanurzenie maksymalne:	2,07 m
– Pojemność brutto:	15,40
– Pojemność netto:	4,62
– Powierzchnia ożaglowania:	78 m^2
– Typ ożaglowania:	jol bermudzki
– Producent silnika:	Mercedes
– Model silnika:	Zundfolge 1342

1.2. KLUCZOWE DATY.

– Zapytanie ofertowe:	07.03.2018
– Podpisanie umowy:	11.06.2018
– Oględziny na jachcie:	12.06.2018
– Wykonanie wyceny jednostki:	11.07.2018

1.3. PODSTAWA WYKONANIA ZLECENIA.

– Zlecający:	Miasto Słupsk pl. Zwycięstwa 3, 76-200 Słupsk Reprezentowane przez: Iwona Wójcik Osoba kontaktowa: Maciej Papuga email: m.papuga@um.slupsk.pl tel.: +48 59 848 82 46
– Wykonano na podstawie:	oględzin przedmiotowej jednostki

2. PRZEDMIOT WYCENY.

2.1. ZAKRES WYCENY.

Niniejsza wycena sporządzona została na podstawie oględzin przedmiotowej jednostki, dokonanych 12 czerwca 2018 roku w godzinach 16:30 - 18:30 na terenie mariny jachtowej Ustka. Jednostkę udostępnił do wglądu Bosman ZPMU Hubert Bierndgarski (tel. 885 515 415). Jacht Gryfita stał na nabrzeżu, pod zadaszoną wiatą i był w pełni dostępny zarówno od strony zewnętrznej jak i wewnętrznej.

Zakres wyceny obejmuje przedstawione i udostępnione elementy tj. kadłub jednostki wraz z zabudową, instalacjami, wyposażeniem i systemami jachtowymi, dwa maszty wraz z takielunkiem stałym i ruchomym, sztag wraz z rolerem, spinakerbom. Ewentualne dodatkowe elementy i wyposażenie, które nie zostały udostępnione w dniu oględzin nie są w wycenie ujęte.

2.2. OPIS KONSTRUKCJI.

Gryfita to dwumasztowy jacht żaglowy typu Opal III. Jachty typu Opal budowane były w latach 1965-1984 przez Stocznię Jachtową STOGI mieszczącą się w Gdańsku. Jachtów typu Opal III pływało pod polską banderą około 8 sztuk, w tym przedmiotowy jacht Gryfita użytkowany przez Słupski Okręgowy Związek Żeglarski.

Drewniane jachty typu Opal stanowią ważną część historii polskiego żeglarstwa. Swym smukłym kształtem oraz dwumasztowym układem ożaglowania dalece odbiegają od kanonu projektowania współczesnych, turystycznych jachtów żaglowych. Stosunkowo niska wolna burta, wąski układ pawęży z głębokim wannowym kokpitem sprawiają, iż wnętrza tych jachtów są dość ciasne i ciemne. Niemalże nie występuje podział na kabiny, pojedyncze koje rufowe przypominają szuflady, a maksymalna dziesięcioosobowa obsada załogi jest możliwa wyłącznie dzięki zastosowaniu piętrowego układu koi w mesie. Głębokie, wiecznie mokre zęzy, niewielkich rozmiarów kambuz oraz pojedyncza toaleta, niemal zawsze bez prysznica, to w skrócie główne cechy zabudowy wnętrza. Układ długiego kilu sprawiający, iż jachty te choć o długiej konstrukcyjnie linii wodnej nie osiągają wybitnych prędkości za to doskonale radzą sobie w trudniejszych warunkach pogodowych oraz wykazują się doskonałą statecznością kursową, co niestety nie ułatwia wykonywania manewrów portowych.

Cechy te w połączeniu z bardzo drogą eksploatacją spowodowaną wiekową, drewnianą konstrukcją, sprawiają, iż istniejące jachty typu Opal znajdują właścicieli niemal wyłącznie wśród miłośników, koneserów, klubów żeglarskich lub stowarzyszeń, będąc jednocześnie ekonomicznie nieopłacalnym nabytkiem dla komercyjnych firm czarterowych i szkół żeglarstwa.

3. Ocena stanu technicznego.

Poniższy opis przedstawia w sposób ogólny zastany stan techniczny jachtu. Precyzyjne określenie zakresu prac remontowych i ich wycena możliwa jest dopiero po wnikliwej analizie, częściowym demontażu wybranych elementów oraz specjalistycznej ocenie w poszczególnej grupie zagadnień.

Jacht Gryfita przez wiele lat był użytkowany przez klub żeglarski nie mający wystarczających zasobów finansowych do utrzymania go w dobrej kondycji technicznej i zapewnienia regularnych remontów. Pogarszająca się z roku na rok sytuacja i wydłużająca lista niezbędnych działań naprawczych sprawiła, iż dalsza bezpieczna eksploatacja jednostki nie była możliwa.

3.1. Kadłub jachtu

Kadłub przedmiotowego jachtu stanowi integralną całość, zachowany jest jego kształt oraz generalna ciągłość poszycia. Występują natomiast liczne ubytki i klepki wymagające całościowej wymiany. Zgodnie z otrzymaną informacją od osoby udostępniającej jednostkę bieżący rok jest trzecim sezonem gdy jacht nie był wodowany, a brak utrzymania należytej wilgotności elementów drewnianych powoduje nieodwracalne i rozległe zniszczenia. Szerokie szpary w poszyciu wskazują na silne przesuszenie, występują liczne braki uszczelnienia, a liczba doraźnych napraw wskazuje konieczność przeprowadzenia gruntownego remontu poszycia z jego częściową wymianą.

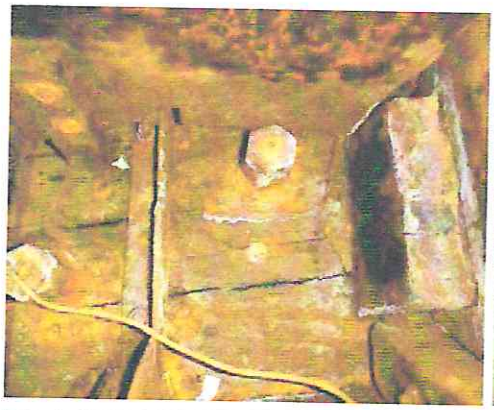
Balast stanowiący podstawę kilu jest dogłębnie skorodowany, niezbędna jest wymiana sworzni balastowych wraz z rozległym obszarem konstrukcji drewnianej wokół nich, tylnicą, martwym drewnem (wypełniaczem ponad stępką), dziobnicą i następką (kilsonem).







Wzdłużne i porzeczne usztywnienia kadłuba wykazują wiele pęknięć i uszkodzeń. Liczne doraźne naprawy i miejscowe wzmocnienia konstrukcji wykonywane były z różną starannością i przy wykorzystaniu materiałów od blach ze stopów aluminium, ocynowanych blach rdzewnych, aż po stal nierdzewną. To samo dotyczy elementów łącznych, których duża część wykazuje silną korozję. W wielu miejscach wystają śruby będące efektem szybkich napraw, a niektóre z stalowych nakładek wzmacniających wręgi dosłownie rozsypują się w rękach.

















Ogólny stan kadłuba nie jest bardzo zły jednakże osiągnął on stan zużycia i zaniedbania wymagający kapitalnego remontu. W chwili obecnej nie jest możliwa jego dalsza, bezpieczna eksploatacja na wodach morskich.

3.2. Osprzęt pokładowy

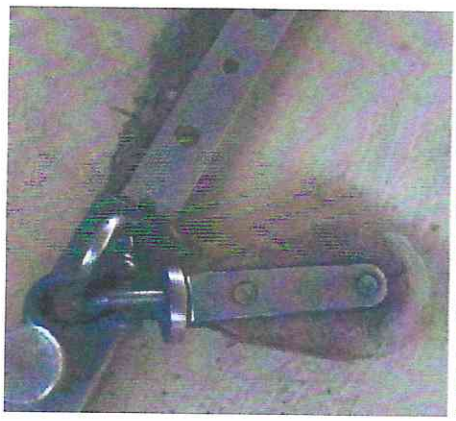
Pokład jachtu został w całości pokryty warstwą kompozytu na bazie włókna szklanego. Jest to najtańszy lecz najbardziej destrukcyjny sposób taniej naprawy cieknącego i wysłużonego pokładu z klepki tekowej. Cały pokład nadaje się do gruntownego remontu lub wymiany.




Na osprzęt pokładowy składa się wyposażenie cumownicze (knagi, kluzy), klapy, luki, zejściówka, kosze rufowe, kosz dziobowy, relingi wraz z stójkami, kosze przymasztowe, wywietrzniki, bloki zwrotne i kierunkowe szotów, kabestany, szyny szotowe, dziobowe okucie kotwicy, podwięzia wantowe i sztagowniki.









Cały wymieniony osprzęt jest bardzo stary i wysłużony, konieczna jest jego konserwacja oraz remont poszczególnych elementów. Jego funkcjonalność dalece odbiega od dzisiejszych standardów. Dostępność na rynku stylizowanego na klasyczne wyposażenia pokładowego posiadającego jednocześnie walory i parametry współczesnych rozwiązań technologicznych sprawia, iż przy kapitalnym remoncie jednostki niemalże cały osprzęt pokładowy należałoby wymienić na elementy nowe.

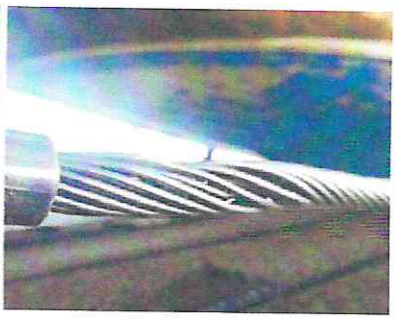
3.3. TAKIELUNEK STAŁY I RUCHOMY

Zastane olinowanie ruchome jachtu wykazuje pełne zużycie. Jedyną liną, która mogłaby być wykorzystana ponownie jest fał rolera foka, jednakże jest to lina niskiej jakości i aktualnej wartości. Pozostałe elementy olinowania ruchomego muszą zostać na jednostce kompleksowo wymienione lub uzupełnione.

Olinowanie stałe jest bardzo stare, zdekompletowane, brak jest ściągaczy, elementów śrubowych zacisków lin, widoczne są liczne przegięcia, zdeformowania. Sztag grotmasztu posiada pęknięte żyły, a lina jest rozkręcona najprawdopodobniej na skutek nawinięcia fału foka na sztag przy rolowaniu żagla. Tego typu awarie są częstym zjawiskiem przy niezachowaniu właściwego kąta prowadzenia fału względem sztagu. Nierdzewny takielunek stały powinno się wymieniać po 10-15 latach użytkowania.

Roler foka jest uszkodzony, widoczne są bardzo amatorskie naprawy. Osprzęt masztowy jest zdekompletowany (przykładowo widoczny na zdjęciu kabestan) i zużyty. Maszty wykonane w starej, archaicznej wręcz technologii nie odpowiadają dzisiejszym standardom. Brak jest wielu elementów jak choćby bomów, talii, obciągaczy bomów.







Cały takielunek stały, ruchomy, jak i omasztowanie powinny być w trakcie remontu wymienione na nowe, celem zapewnienia należytego bezpieczeństwa użytkowania.

3.4. INSTALACJE I WYPOSAŻENIE

Instalacje jachtowe stanowią zbiór rozwiązań tymczasowych i naprawczych. Większość elementów z uwagi na swój stan techniczny lub zastosowane rozwiązania musi zostać wymieniona. Instalacje te nie spełniają dzisiejszych standardów bezpieczeństwa i funkcjonalności. Elektronika jachtowa jest bardzo starego typu, z uwagi na brak zasilania na jednostce nie było możliwe zweryfikowania poprawności działania poszczególnych elementów. Wiele elementów instalacji wodnych jest przerdzewiała, stare zesztywniałe węże przytrzymują na króćcach pokryte korozją śrubowe opaski zaciskowe. Do ponownego wykorzystania nadawać się mogą po szczegółowych oględzinach nierdzewne zbiorniki oraz pompy zęzowe (po przeprowadzeniu profesjonalnego serwisu). Instalacja gazowa wymaga naprawy i częściowej wymiany elementów.



3.5. ZABUDOWA WNĘTRZA

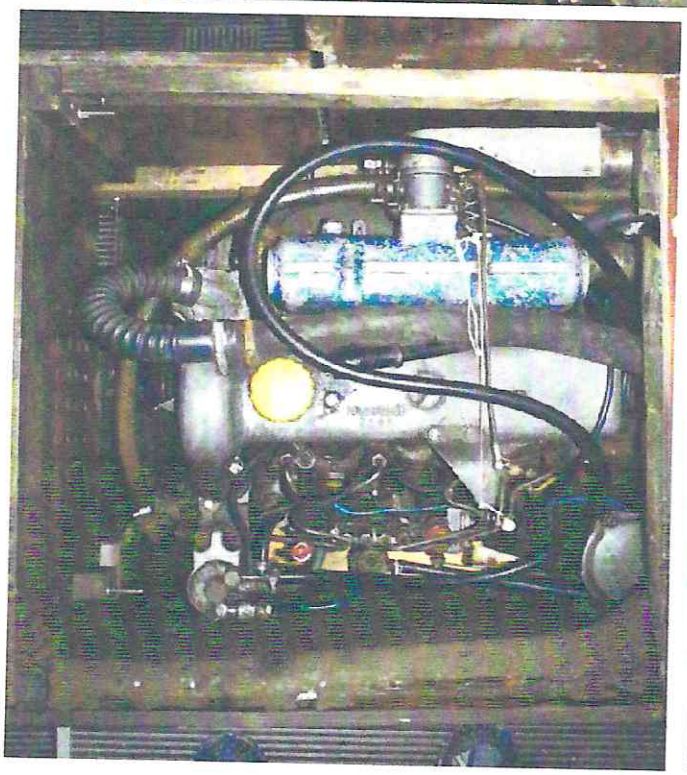
Zabudowa wykonana jest w całości z drewna litego oraz sklejek drewnianych, lakierowanych na wysoki połysk. Wnętrze sprawia wrażenie ciasnego i ponurego. Wykazuje ono stan dużego zużycia i wymaga gruntownego odświeżenia lub całkowitej przebudowy obejmującej zmianę aranżacji celem podniesienia standardu i unowocześnienia.



3.6. Układ napędowy

Z uwagi na położenie jachtu na brzegu przeprowadzenie prób silnika wraz z układem przeniesienia napędu w ruchu było fizycznie niemożliwe. Na podstawie oględzin zewnętrznych, stwierdzonych braków elementów silnika oraz rozmowy z dawnym opiekunem jednostki uznać można, iż w trakcie prowadzenia remontu wymienić należy całkowicie aktualnie uszkodzony, wysłużony i zaniedbany układ napędowy jednostki.




4. Oszacowanie wartości.

Rzeczywista wartość rynkowa jednostki jest ściśle uzależniona od globalnych uwarunkowań rynkowych, sytuacji lokalnej, kursu walut, zdarzeń losowych na świecie jak choćby huraganów, popytu na jednostki nowe, możliwości produkcyjnych stoczni, zmian cen materiałów i komponentów, wahania sezonowe oraz aktualnie panujących trendów w wzornictwie jachtowym i stylu. Również cechy samej jednostki jak choćby wiek, konstrukcja, główny materiał kadłuba, przeznaczenie i stanie technicznym, wpływają w bardzo dużym stopniu na jej chwilową wartości.

Przedmiotem wyceny jest 43-letni, drewniany jacht żaglowy z zdekompletowanym wyposażeniem, w stanie niezdolnym do samodzielnej żeglugi. Takielunek stały, ruchomy, omasztowanie, instalacje jachtowe, wyposażenie pokładowe oraz układ napędowy nie przedstawiają znaczącej wartości gdyż z uwagi na swój stan uniemożliwiają bezpieczne użytkowanie, a ich naprawy w perspektywie dłuższego okresu użytkowania mogą okazać się nierentowne. Główną wartość elementów wchodzących w skład wyceny stanowi kadłub. Konstrukcje drewniane uważane są za wieczne, gdyż istnieje możliwość wymiany każdego pojedynczego elementu konstrukcyjnego. Z uwagi na malejącą popularność konstrukcji drewnianych, niemalże wypartych ze świata jachtów komercyjnych przez konstrukcje kompozytowe, dostęp do wykwalifikowanych zakładów szkutniczych jest bardzo ograniczony, a pozostali przy czynnej działalności zawodowej fachowcy pobierają niezwykle wysokie stawki godzinowe za swoją wiedzę i doświadczenie. Kadłub jachtu wymaga gruntownego remontu, którego koszty wielokrotnie przewyższają zarówno obecną jego wartość jak i realną wartość sprzedaży po zakończeniu prac. Roczny koszt utrzymania drewnianego jachtu żaglowego tej wielkości w zależności od stanu technicznego mieścić się powinien w przedziale 50 - 150 tysięcy złotych rocznie. Koszty te nie obejmują remontów kapitalnych, a jedynie bieżące utrzymanie, modernizację i naprawy.

W połączeniu z opisywanymi cechami i walorami użytkowymi, jednostki tego typu charakteryzują się znikomą przydatnością w obrębie żeglarstwa komercyjnego, bazującego na czarterach i szkoleniach. Swoje miejsce znaleźć mogą jako jachty reprezentacyjne, jednostki klubowe, piękne i zadbane okazy armatorskie. Niestety zapotrzebowanie i możliwości w tym wąskim przedziale potencjalnych odbiorców są niewielkie z czego wynika, iż każdego roku kolejne niegdyś piękne, klasyczne jednostki kończą swój żywot po latach spędzonych pod przysłowiowym płotem, a kupić je można nawet za niewygórowaną kwotę 2-5 tysięcy złotych.

Z uwagi na specyfikę jednostki, a zwłaszcza na jej stan techniczny i rok budowy, szacowanie utraty wartości wraz z wiekiem nie przyniosłoby rzeczywistych wyników. W tym przypadku posłużyć się należy analizą rynku wtórnego wśród jednostek podobnych.

4.1. SZACOWANIE W OPARCIU O ANALIZĘ RYNKU WTÓRNEGO.

Analizę aktualnej sytuacji rynku wtórnego oparto na ośmiu ofertach sprzedaży jachtów typu Opal, które ukazały się w ostatnich kilku latach oraz dziesięciu ofertach sprzedaży drewnianych jachtów żaglowych innych konstrukcji o zbliżonych wymiarach i charakterze, celem określenia ogólnego trendu.

Z przeprowadzonej analizy wynika, iż za jacht po kapitalnym remoncie obejmującym kompleksową wymianę całego wnętrza wraz z instalacjami, pokładu z nadbudówką, takielunku, masztów, osprzętu pokładowego i układu napędowego zapłacić trzeba około 600 000,00 zł. Jest to górna granica aktualnych cen rynkowych.

Środkowy pułap stanowią jednostki będące w stałej eksploatacji, posiadające wyposażenie i osprzęt umożliwiający ich użytkowanie, oraz jachty w trakcie lub po gruntownych remontach. Kwoty występujące przy ofertach tego typu mieszczą się w przedziale 80 000,00 - 155 000,00 zł.

Ostatnią grupę stanowią jednostki, które z powodu stanu technicznego zostały odsunięte od dalszej eksploatacji. Zakres ich wyposażenia jest różny, często występują spore braki, a proponowane kwoty sprzedaży są niższe niż 55 000,00 zł, niejednokrotnie spadając do poziomu kilku tysięcy.

Analiza danych pozwoliła wyznaczyć trend rynku oraz przybliżyć bieżące uwarunkowania w odniesieniu do wycenianej jednostki.

4.2. WARTOŚĆ PRZEDMIOTOWEJ JEDNOSTKI.

Analiza aktualnej sytuacji rynku wtórnego drewnianych jachtów żaglowych, a w szczególności jachtów typu Opal oraz ocena stanu technicznego elementów wchodzących w skład przedmiotowej jednostki pozwoliła ustalić, iż szacunkowa wartość rynkowa jachtu żaglowego Gryfita na dzień sporządzenia wyceny wynosi:

35 000.00 zł

INSPEKTOR NADZORU TECHNICZNEGO
Polskiego Związku Żeglarskiego

inspektor-rzeczoznawca
mgr inż. Dawid Hałoń
Morskiego Zespołu Technicznego PZŻ
mgr inż. Dawid Hałoń

47

INSPEKTORZY JACHTOWI

Gdańsk, 31 stycznia 2020 r.

AKTUALIZACJA WYCENY JACHTU
Opal III – S/Y GRYFITA

Niniejszy dokument stanowi aktualizację wyceny jachtu GRYFITA o numerze rejestracyjnym PZ-475, wybudowanego w 1975 roku. Pierwotną wycenę, sporządzono dnia 11 lipca 2018 roku w oparciu o oględziny jednostki przeprowadzone 12 czerwca 2018 roku. Aktualizacja wyceny została sporządzona na zlecenie Urzędu Miejskiego w Słupsku z dnia 27 stycznia 2020 roku.

Celem weryfikacji zmian stanu technicznego oraz wykluczenia wystąpienia zdarzeń lub czynności mających bezpośredni wpływ na znaczącą zmianę wartości jednostki, dnia 31 stycznia 2020 roku przeprowadzono powtórne oględziny jachtu, które odbyły się w obecności udostępniającego jednostkę - Bosmana ZPMU Huberta Bierndgarskiego (tel. 885 515 415).

Zmiana wartości jednostki na przestrzeni roku, przy niezmienionym stopniu zużycia, kondycji technicznej, kompletności wyposażenia dodatkowego, historii szkód oraz fakcie, iż przez cały ten okres jacht nie był użytkowany i przebywał pod zadaszeniem, wynika głównie z rocznikowej utraty wartości oraz aktualnej sytuacji na rynku jachtów używanych, zbliżonych parametrami do przedmiotowej jednostki.

Aktualna wartość jednostki szacuje się na: 31 500,00 zł.

Inspektor-rzeczoznawca
mgr inż. Dawid Hałoń

DAWID HAŁOŃ
tel. (+48) 696 474 021
dawid.halon@inspektorzyjachtowi.pl
www.inspektorzyjachtowi.pl

Adres korespondencyjny:
ul. Przyokopowa 5/6
80-768 Gdańsk