

Identyfikacja jachtu ocena techniczna i wycena

Zleceniodawca: Gdański Ośrodek Sportu

Obiekt: Jacht motorowy Claudia



Fotografia jachtu zacumowanego w przystani GOS Sienna Grobla.

Data i miejsce inspekcji: 21.12.2022r, Przystań Sienna Grobla Gdańsk

Warunki atmosferyczne: umiarkowane, temp 4°C, bez opadów

Cel inspekcji: Identyfikacja ocena techniczna i wycena

1. Opis obiektu i stan obecny:

Jednostka została zasumowana na przystani Sienna Grobla w Gdańsku w 2014 roku, po nieodległym czasie została porzucona bez opieki. Armator nie kontaktował się z operatorem przystani w sprawie jachtu od tamtej pory. Jacht niszczeje do dziś bez opieki. Wyraźnie widoczne są skutki braku opieki nad jachtem. Pokłady i burty są silnie zabrudzone i porośnięte mchem. Elementy drewniane są zniszczone przez wpływ warunków atmosferycznych. Powstałe nieszczelności doprowadziły do zalewania wnętrza opadami atmosferycznymi. Na dziś jacht jest zaniedbany i częściowo zniszczony. Pomimo braku kontaktu z właścicielem operator przystani utrzymywał jacht pod opieką bosmana co doprowadziło do powstania długu za nieuregulowane opłaty postojowe. Gdański Ośrodek Sportu postanowił dokonać wyceny przedmiotowego jachtu w celu ustalenia jego aktualnej wartości rynkowej

Identyfikacja jednostki

Porzucony jacht nie posiada numerów rejestrowych. Jacht posiada strzępy bandery polskiej na maszcie. Nazwa jednostki nie występuje w rejestrze jachtów PZŻ, PRS oraz w rejestrze statków PRS. Prawdopodobnie nie był zarejestrowany w Polsce. Dokumentów żeglugowych podczas inspekcji na statku nie odnaleziono. Wymiary główne kadłuba to długość 16,45m, szerokość 4,57m, zanurzenie około 1,45m.



Odnaleziono na tablicy rozdzielczej dane modelu Ocean Aleksander 54. Po zapoznaniu się ze specyfikacją producenta tego modelu można przyjąć, że przedmiotowy statek jest tym właśnie modelem jachtu motorowego. Ocean Aleksander 54 budowany był przez Alexander Marine w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Oceniając elementy elektryki automatyki zamontowane na jednostce można przyjąć, iż został on wybudowany w drugiej połowie lat 80-tych. Konfiguracja zabudowy zgodna jest ze specyfikacją typu czyli duża kabina dziobowa dwie kabiny mniejsze poniżej, przestronny salon z kambuzem i wygodną przejściową sterówką. Na zewnątrz znajduje się duży pokład dziobowy, mniejszy rufowy wraz z trapek kąpielowym. Na dachu salonu znajduje się pokład górny wraz z zewnętrznym miejsce do sterowania.

Napęd stanowią dwa doładowane silniki o zapłonie samoczynnym o mocy około 450 koni każdy.

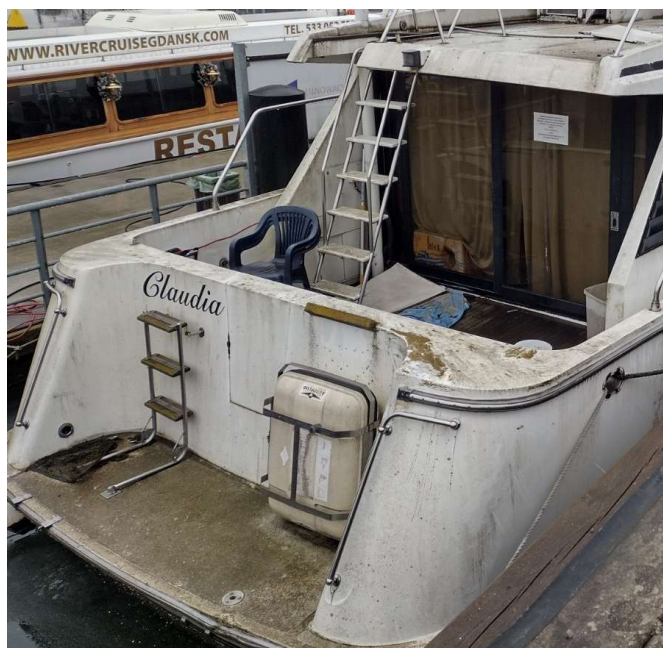
2. Zniszczenia i usterki techniczne:

2.1 Górny pokład otwarty.



Pokład jest zanieczyszczony i porośnięty. Bimini zniszczone UV i porwane. Brak osłony nad elementami drewnianymi spowodował ich całkowitą dewastację. Urządzenia nawigacyjne zdekompletowane i uszkodzone. Zejściówka do sterówki wewnętrznej rozbita i nieszczelna. Woda deszczowa wpływa pod pokład wieloma nieszczelnościami. Rejon wymaga dokładnego czyszczenia by dokładnie zweryfikować uszkodzenia. Należy przyjąć, że zainstalowane pierwotnie urządzenia są niesprawne.

2.2 Pokład rufowy.



Pokład rufowy wraz z pomostem kąpielowym jest silnie zabrudzony i porośnięty. Zainstalowane urządzenia można przyjąć za sprawne wymagające czyszczenia. Tratwa ratunkowa starego typu z lat 90tych ubiegłego wieku wymaga przeglądu. Pokład teakowy do czyszczenia. Wejście do salonu / messy drzwiami przesuwными. Drzwi blokują się. Magazynek rufowy do którego jest dostęp z pokładu jest zagracony różnymi rzeczami nie przedstawiającymi znaczącej wartości. W magazynku panuje duże zawilgocenie, widoczna jest miejscami pleśń. Z magazynku można przedostać się do przedziału maszynowego.

2.3 Salon i kambuz



Salon wyposażony jest w duży stół wraz z siedziskiem w kształcie litery C. Na PB znajduje się szafka. Na śródkręciu znajduje się kambuz, pierwotnie dobrze wyposażony w urządzenia kuchenne i naczynia. Okna głównie na PB przeciekają. Woda załała część drewnianego wykończenia wnętrza niszcząc ją. Całe wnętrze wygląda na beładnie porzucone. Porozrzucone sprzęty tworzą ogólny bałagan. Wewnątrz wyczuwalna jest duża wilgoć. W szafkach kambuza widoczne się zacieki i zniszczenia wodą. Zabudowa sufitu miejscami odpada co także ma związek z penetrującą wnętrze wilgocią. Wnętrze wymaga znacznej odbudowy po uprzednim uszczelnieniu przecieków.

2.4 Sterówka



Ogólny bałagan i wilgoć. Duża nieuszczelnność w przejściu na górny pokład powoduje obfite zalewanie wnętrza. Zabudowa drewniana jest zniszczona przez wilgoć. Widoczne elementy elektryki są w stanie złym. Przed próbą uruchomienia konieczne jest badanie izolacji obwodów elektrycznych i usunięcie korozji ze styków. Operacja uruchomienia instalacji elektrycznej jest wysoce czasochłonna. Wyposażenie nawigacyjne prawdopodobnie jest sprawne jednak wymaga przeglądu. Zabudowa do naprawy po usunięciu przecieków.

2.5 Kabina dziobowa i toaleta.



Silnie zanieczyszczona, widocznych jest wiele przecieków. Wilgoć i woda zniszczyły wnętrze. Zabudowa w dużej mierze do uratowania, częściowo w rejonie świetlika do wymiany i odbudowy. Wiele wykwitów pleśni zwłaszcza w rejonie prysznicza.

2.6 Kabiny dolne



Są to najbardziej zniszczone pomieszczenia. Zwłaszcza dolna część zabudowy. Podłogi są zupełnie zniszczone, nasiąknięte wodą i połamane. W zębie stoi woda. Widoczne jest, że osuszano zęzy

awaryjnie węzłem przełożonym przez przełożony bulaj. Poza poszyciem drewnianym należy się podziwiać zniszczonej wodą konstrukcji ścian pomieszczeń oraz wzmocnień kadłuba.

2.7 Maszynownia



Widoczne zespoły napędowe Detroid Diesel Marine o mocy około 450KM, wraz z przekładniami napędu wałów śrubowych, nie posiadają oznak zamrożenia czy poważnego zużycia eksploatacyjnego. Inspekcja wykazała, iż wizualny stan techniczny nie dyskwalifikuje tych urządzeń przed próbą weryfikacji i uruchomienia. Widoczne pozostałe elementy wyposażenia maszynowni czyli urządzenie klimatyzacyjne, pozostałości po odsalarni wody morskiej, agregat prądotwórczy, zespół ładowarek akumulatorowych jak i banki akumulatorów, można z góry uznać za nie sprawne, nadające się do wymiany. Pomimo zalegającej wody w zębie nie dało się zauważyć zniszczeń nią spowodowanych. Powierzchnowa korozja na stalowych elementach urządzeń można przyjąć za normę, zwłaszcza gdy siłownia jest od dłuższego czasu nie eksploatowana.

3. Wycena remontu

Niżej wymieniono operacje których wykonanie doprowadzi do przywrócenia sprawności jednostki i pozwoli na uzyskanie dokumentów żeglugowych koniecznych do legalnej eksploatacji statku. W obliczeniach kosztów czasu prac przyjęto kwotę 120zł netto/h

Jacht Claudia - prace konieczne do przywrócenia sprawności.				
	Czynność	godziny pracy	usługa ryczałtowa	zakup materiałów
Pokład górny			zł netto	zł netto
1	Mycie	16		
2	rozmontowanie istniejącej zniszczonej zabudowy, wykonanie nowej w zakresie minimum	66		
3	wykonanie bimini		5000	
4	usunięcie nieszczelności	45		

5	wykonanie nowych drzwi zejściówki		2300	
6	naprawa telegrafu i steru	32		
7	naprawa wskaźników	24		
Pokład rufowy				
1	mycie nadwodnej części kadłuba i konserwacja	32		
2	naprawa drzwi przesuwnych		3400	
3	atestacja tratwy plus serwis i dostawa pozostałego sprzętu ratunkowego wymaganego prawem		6700	
4	sprzątanie magazynków i utylizacja odpadów	22	1200	
Salon kambuz				
1	sprzątanie i utylizacja odpadów	16	800	
2	usunięcie przecieków z sufitu i okien	40		
3	naprawa sufitu	32		
4	naprawa zabudowy kambuza w zakresie minimalnym	55		6300
5	naprawa zabudowy salonu w minimalnym zakresie	55		3800
Sterówka				
1	weryfikacja i naprawa instalacji elektrycznej (rozległej)	130		8500
2	usunięcie przecieków	22		
3	naprawa zabudowy w zakresie minimalnym	40		3300
4	weryfikacja urządzeń nawigacyjnych i uruchomienie	18		800
Kabina dziobowa i toalety				
1	mycie demontaż i utylizacja odpadów	34		
2	weryfikacja i uruchomienie instalacji wodnościekowych	43		1200
3	naprawa przecieków	32		2300
4	odbudowa zabudowy i zakresie minimum	45		3200
Kabiny dolne				
1	mycie sprzątanie i utylizacja	45		
2	czyszczenie zęz	30		
3	odbudowa rusztu podłogi	45		
4	usunięcie przecieków	40		
5	odbudowa zniszczonej zabudowy	40		6500
Maszynownia				
1	czyszczenie zęz i utylizacja odpadów	65	1200	
2	weryfikacja i uruchomienie zespołów napędowych	65		15000

3	uruchomienie instalacji elektrycznej siłowni wraz ze sterowaniem	45		5600
4	dostawa akumulatorów, pomp i urządzeń po weryfikacji			8500
dodatkowo				
1	przeholunek do stoczni	4		3500
2	usługa dźwigowa podniesienia jachtu	4	8500	
3	weryfikacja wałów napędowych, śrub i urządzeń sterowych, podwodnej części kadłuba	32	8500	17000
4	przeгляд nadzoru technicznego wydanie Świadectwa klasy		7500	
5	Przeгляд Urzędu Morskiego i wydanie Karty bezpieczeństwa		400	
6	dostawa wyposażenia dla eksploatacji w minimalnym rejonie pływania			7500
sumy		1214	45500	93000
godzina pracy		120		
		145680		
suma prac i zakupów		284180	netto	
		349541,4	brutto	

4. Określenie wartości jachtu

Przedmiotowy porzucony jacht wymaga wykonania prac i dostaw materiałów dzięki którym stanie się jednostką sprawną gotową do żeglugi.

Prace i dostawy wyceniono na łączną kwotę 349541,4 zł brutto (z podatkiem VAT 23%)

Jednostki tego typu są dostępne na rynku wtórnym do zakupu w stanie dobrym, nadającym się do eksploatacji, w podobnym wieku. Jachty tego samego modelu jednak z różnym wyposażeniem są dostępne na rynku zagranicznym w cenach od 90k USD do 340k USD. Na rynku krajowym nie znaleziono podobnego modelu statku by można przyjąć go do porównania cenowego.

Do niniejszego porównania przyjęto jacht w cenie 96 tyś USD zlokalizowany w Grecji (bez kosztów transportu, z podatkami). Przy cenie dolara 4,3zł/USD daje to kwotę 412 800zł

Pomniejszając koszt sprawnego jachtu o koszt remontu otrzymujemy kwotę obecnej wartości jednostki:

$$412\ 800\text{zł} - 349541,4\text{zł} = 63\ 258,6\text{zł}$$

5. Podsumowanie

Dzisiejsza wartość przedmiotowej jednostki wynosi 63 258,6zł

Nie brano pod uwagę obciążeń finansowych zalegających na porzuconym jachcie, jedynie wartości techniczne.

Opinia techniczna została wydana w dobrej wierze, bazując na aktualnych i historycznych przepisach, dobrej praktyce morskiej, znajomości rynku jachtowego i stoczniewego oraz własnym doświadczeniu rzeczoznawcy.

Opracowanie przeprowadził mgr inż. Robert Napiórkowski, Rzeczoznawca MZT PZŻ, leg nr 54