Оглавление

Введение

Глава 1. Машины, оборудование и транспортные средства как объекты оценки

1.1 Машины, оборудование и транспортные средства в составе имущества предприятия

1.2 Учет основных средств предприятия

Глава 2. Особенности оценки отдельных видов машин, оборудования и транспортных средств

2.1 Особенности оценки технологического оборудования

2.2 Особенности оценки автомобильных транспортных средств

Заключение

Список литературы

# Введение

Актуальность. В последние 10 лет наблюдалось стремительное становление и развитие оценочной деятельности в России. От отдельных опытов по оценке в основном недвижимости в начале 90-х годов до широкомасштабной деятельности, опирающейся на законодательные акты, регулирующие правительственные документы и богатейший опыт многих профессионально подготовленных оценщиков — таков путь, пройденный отечественной практикой в сфере оценки имущества.

С переходом к рыночной экономике в стране становится все больше конкурирующих собственников имущества. Имущество предприятий и частных лиц активно включается в хозяйственный оборот, а отсюда все острее потребность в оценке его рыночной стоимости.

В последние годы нарастает не только объем оценочных работ, но и происходит изменение их направленности. Если в первой половине 90-х годов оценщики в основном занимались переоценкой основных фондов по заказам предприятий, то в настоящее время к услугам оценщиков обращаются по причине изменения состава собственников и их имущественных прав в ходе таких хозяйственных процедур, как приватизация, привлечение новых участников бизнеса при дополнительных эмиссиях акций, страхование имущества, получение кредита под залог имущества, исчисление налоговых платежей, исполнение прав наследования и, конечно, разнообразные операции по реструктуризации предприятий особенно в условиях антикризисного управления.

Для решения задач реструктуризации предприятий оценочные работы все чаще интегрируются с аудиторскими и консалтинговыми работами. Под влиянием данной тенденции чисто оценочные компании укрупняются и трансформируются в смешанные аудиторско-оценочные компании.

# Глава 1. Машины, оборудование и транспортные средства как объекты оценки

## 1.1 Машины, оборудование и транспортные средства в составе имущества предприятия

Машины, оборудование и транспортные средства — это такой вид имущества, которое может находиться в собственности как физических, так и юридических лиц. Для оценочной практики наиболее характерно рассмотрение собственности, принадлежащей юридическим лицам, а именно предприятиям.

Как известно, все имущество предприятий подразделяется на недвижимое (недвижимость) и движимое.

В отличие от объектов недвижимости машины, оборудование и транспортные средства не связаны жестко с землей, они могут быть перемещены в другое место, могут быть отдельно стоящими и функционально самостоятельными, а могут находиться во взаимосвязи и образовывать технологические комплексы. В то же время можно встретить такие виды оборудования, которые составляют неотъемлемую часть зданий (лифты, системы вентиляции и освещения и др.) и которые естественно учитываются в составе недвижимого имущества.

Машины, оборудование и транспортные средства, эксплуатируемые на предприятии и находящиеся в его собственности или пользовании, относятся к основным фондам (средствам) данного предприятия. Исключением из этого правила являются те машины, которые относятся к готовой продукции предприятия и хранятся у него на складе. То же можно сказать и о машинах, находящихся в продаже у дилерских (торговых) компаний. Данные объекты будут относиться к оборотным средствам.[[1]](#footnote-1)

## 1.2 Учет основных средств предприятия

Главным документом, регламентирующим организацию учета основных средств, является Положение по бухгалтерскому учету «Учет основных средств (ПБУ 6/01)», утвержденное приказом Минфина РФ от 28 апреля 2001 г. № 2689.

Машины, оборудование и транспортные средства по роли в хозяйственной деятельности предприятия, в его профилировании и отраслевой принадлежности относятся к активной части основных фондов, в то время как здания и сооружения считаются пассивной частью этих фондов.

Для учета и кодирования основных средств применяется Общероссийский классификатор основных фондов (ОКОФ). Каждому объекту учета должен быть присвоен соответствующий код ОКОФ.

Единицей учета является инвентарный объект. Инвентарным объектом основных средств является объект со всеми приспособлениями и принадлежностями или отдельный конструктивно обособленный предмет, предназначенный для выполнения определенных самостоятельных функций, или же обособленный комплекс конструктивно сочлененных предметов, представляющих собой единое целое, и предназначенный для выполнения определенной работы.

Каждый инвентарный объект имеет свой срок полезного использования. Каждому инвентарному объекту присваивается инвентарный номер, который обозначен на прикрепленном жетоне, нанесен краской или иным способом. Инвентарный номер, присвоенный объекту основных средств, сохраняется за ним на весь период его нахождения на данном предприятии. Инвентарные номера списанных с учета объектов не присваиваются вновь принятым к учету объектам в течение 5 лет по окончании года списания.

На каждый инвентарный объект в бухгалтерии заводится и ведется инвентарная карточка учета основных средств стандартной формы. В инвентарной карточке приведены основные данные по объекту: срок полезного использования, способ начисления амортизации, местоположение, технические данные и т.д.

Основные средства принимаются к учету по первоначальной стоимости. Первоначальная стоимость основных средств — сумма фактических затрат предприятия на приобретение, сооружение и изготовление, за исключением НДС и других возмещаемых налогов.

При принятии объекта основных средств фактические затраты, учтенные на счете 08 «Капитальные вложения» (08-3 строительство объектов, 08-4 приобретение объектов), относят на дебет счета 01 «Основные средства» или 07 «Оборудование к установке».

Все затраты на перемещение оборудования внутри предприятия (кроме монтажа) относятся к издержкам производства и не влияют на первоначальную стоимость. Затраты по монтажу перемещенных объектов и устройству фундамента на новом месте их эксплуатации отражаются как капитальные вложения (счет 08), а затем добавляются к первоначальной стоимости объекта (счет 01).

Неучтенные объекты основных средств, обнаруженные при инвентаризации, принимаются к бухгалтерскому учету по рыночной стоимости.[[2]](#footnote-2)

Первоначальная стоимость объектов основных средств, в которой они приняты к учету, не подлежит изменению, кроме двух случаев:

1) достройки, дооборудования, реконструкции и частичной ликвидации (т.е. проведения работ капитального характера);

2) переоценки основных средств.

В обоих случаях изменение (увеличение или уменьшение) первоначальной стоимости относится на добавочный капитал (счет 83).

Прием объектов основных средств к бухгалтерскому учету осуществляется следующим образом. На новые, вводимые в эксплуатацию объекты (при наличии монтажа) составляется акт приемки-передачи основных средств (форма ОС-1), причем на каждый инвентарный объект в отдельности. Акт утверждается руководством предприятия. На основе этого акта бухгалтерия открывает соответствующую инвентарную карточку (форма ОС-6). Доходы, расходы и потери от списания с баланса подлежат зачислению со счета 90 «Продажи» на финансовые результаты предприятия (счет 99 «Прибыли и убытки»).

Система учета основных средств является ценной информационной базой для оценки стоимости. Почти все официальные первичные данные об объектах оценки оценщик получает из документов этой системы. Обычно в качестве первичных объектов оценки берутся инвентарные объекты. Определение инвентарного объекта было приведено выше. Исходя из этого определения можно сделать вывод, что первичным объектом оценки может быть:

1) либо функционально самостоятельная единица оборудования (машина, станок, агрегат, пресс, аппарат, система, установка — названия бывают разные) или транспортное средство (автомобиль, тягач, конвейер, транспортер, подъемник, локомотив, вагон, судно и т.д.), укомплектованные всеми необходимыми для работы приспособлениями и принадлежностями;

2) либо машинные комплексы, объединяющие несколько взаимосвязанных между собой единиц оборудования и вспомогательных устройств (технологические комплексы, поточные и автоматические линии, роботизированные комплексы, гибкие модули, автопоезда и т.д.).

В зависимости от степени участия в основном производственном процессе машины, оборудование и транспортные средства могут относиться либо к производственным, либо к непроизводственным основным средствам. Первые находятся в составе производственных подразделений пред

# Глава 2 . Особенности оценки отдельных видов машин, оборудования и транспортных средств

## 2.1 Особенности оценки технологического оборудования

В соответствии с Общероссийским классификатором основных фондов ОК 013-94 (ОКОФ) все машины и оборудование образуют специальный подраздел 14 в составе материальных основных фондов (основных средств). К этому подразделу относятся устройства, преобразующие энергию, материалы и информацию. Соответственно все машины делятся на энергетические (силовые), рабочие и информационные, образуя в зависимости от основного назначения несколько классов.[[3]](#footnote-3)

К энергетическим машинам относится: оборудование тепловых, атомных и гидроэлектростанций, производящих тепловую и электрическую энергию; всевозможное преобразовательное электрооборудование (например, на ЛЭП); двигатели, превращающие любого вида энергию в механическую и др.

Информационное оборудование предназначено для преобразования и хранения информации. Сюда отнесено оборудование систем связи (в том числе, телевидения, радио, телефонной и др.), средства измерения и управления, средства вычислительной и оргтехники, средства отображения и хранения информации и т.п.

К технологическому оборудованию, входящему в класс рабочих машин, относятся устройства, преобразующие материалы. Эти устройства предназначены для механического, термического и химического воздействия на обрабатываемый предмет. Сам предмет может находиться в твердом, жидком или газообразном состоянии, причем целью воздействия на него технологического оборудования является изменение его формы, свойств, состояния или положения.

Наиболее существенными подклассами рабочих машин, образующими понятие «технологическое оборудование», являются различные станки (металлорежущие и деревообрабатывающие), кузнечно-прессовые и литейные машины, оборудование для сварки, электрофизической и электрохимической обработки материалов, металлургии, горнодобывающей, нефтепромысловой и химической промышленности; в состав технологического оборудования входят также оборудование для пищевой и табачной промышленности, для текстильной и кожевенной промышленности, для целлюлозно-бумажной и полиграфической промышленности, подъемно-транспортное и термическое оборудование, промышленные роботы и манипуляторы. Таков далеко не полный перечень подклассов технологического оборудования, насчитывающего в каждом из них сотни видов машин.

В основном, все это технологическое оборудование попадает в обширный класс машин и оборудования, код которых в ОКОФ начинается с цифр 14 29ХХХХХ.[[4]](#footnote-4)

Оценка технологического оборудования, подчиняясь тем же закономерностям, что и оценка других активов, обладает целым рядом особенностей. Вот лишь основные из них:

1. Колоссальное разнообразие видов технологического оборудования, сочетающееся подчас с его высокой конструктивной сложностью, приводит к тому, что установление основных количественных и качественных характеристик объекта оценки, влияющих на его стоимость (ценообразующих факторов), является для оценщика не простой задачей. Проблема состоит в том, что эти факторы могут в значительной степени отличаться у технологических машин разных видов, может меняться степень их влияния на стоимость. Машины одного назначения могут иметь разное исполнение, широкий диапазон изменения количественных характеристик при переходе от одной модели к другой, выпускаться разными производителями в разных странах. Все это затрудняет формализацию представлений об объекте оценки, то есть его идентификацию, а в дальнейшем приводит к большому разбросу цен на машины с близкими параметрами.

2. К проблеме сложности идентификации можно отнести также то, что технологическое оборудование даже одного вида может быть по-разному укомплектовано приспособлениями, принадлежностями и запасными частями. Это требует от оценщика знания комплектации оцениваемой машины, как инвентарного объекта, и последующего поиска соответствующей ценовой информации по всем элементам ее оснастки.

3. При определении такого специфического вида стоимости технологического оборудования, как стоимость при существующем использовании, оценщику приходится, наряду с расчетным значением рыночной стоимости оборудования на момент оценки, учитывать широкую номенклатуру сопутствующих затрат (транспортные расходы, расходы на монтажные и пусконаладочные работы и др.), образующих так называемую вторую часть стоимости.

4. Относительно неразвитый российский рынок технологического оборудования при большом разнообразии его видов усложняет поиск ценовой информации о сделках купли-продажи идентичных объектов, вызывая необходимость коррекции цен аналогов оцениваемого объекта по ряду факторов. Дополнительное усложнение оценки рыночной стоимости технологического оборудования происходит по причине отсутствия общепринятой справочно-информационной базы, методически обеспечивающей расчеты стоимости этого вида машин.

5. Технологические машины, которые можно считать идентичными по основным размерам и ряду технических показателей, могут быть изготовлены на разных предприятиях или импортированы из разных стран. Торговая марка изготовителя может оказать влияние на такие важные показатели технологического оборудования как надежность (наработка на отказ), эксплуатационные расходы и др. Следствием этого могут быть различия в стоимости машин.

6. Сравнительно большое количество специального и уникального технологического оборудования, с которым сталкивается оценщик на предприятии, затрудняет, а часто полностью исключает, возможность применения сравнительного подхода при его оценке.

7. Трудности с определением долевого участия отдельных единиц технологического оборудования в создании дохода, который приносит вся производственная система, часто исключают возможность применения доходного подхода к их оценке.

8. Сравнительно небольшие сроки полезного использования заставляют более тщательно относиться к оценке физического износа технологического оборудования; погрешность в определении коэффициента физического износа может привести к значительным ошибкам при расчете остаточной стоимости машины. Дополнительной проблемой в данном случае является также учет затрат на проведение текущих и капитальных ремонтов и модернизации оборудования.

9. Высокая динамика развития, которая всегда характерна для техники, не является исключением для технологического оборудования. Появление новых материалов, конструкций и технологий («новой техники») вызывает необходимость учета функционального износа и связанного с ним обесценивания существующих объектов оценки. Проблема состоит в том, что оценщик, не являясь в общем случае специалистом по технологическому оборудованию, не в состоянии следить за мировым уровнем «новой техники» при значительном разнообразии ее видов.

10. В ряде случаев технологические машины образуют единый комплекс, предназначенный для выполнения определенной работы. Каждая машина этого комплекса, имеющая одинаковое или разное назначение, может выполнять свои функции только в его составе, а не самостоятельно. Производственные характеристики отдельных машин такого комплекса (автоматической линии, гибкой производственной системы, мини-завода и т.п.) должны быть определенным образом согласованы. В противном случае может возникнуть функциональное устаревание комплекса с соответствующим снижением его стоимости.

11. Одной из распространенных ситуаций при оценке технологического оборудования является так называемая массовая оценка активов цеха или целого предприятия, когда количество инвентарных единиц исчисляется сотнями. Эта проблема требует определенной методики оценки, позволяющей проводить ее в ограниченные сроки.

12. Так как технологическое оборудование достаточно ликвидно по сравнению, например, с недвижимостью, то оно часто выступает в роли залога при кредитовании. При определении его залоговой стоимости большой проблемой является определение коэффициента ликвидности, зависящего не только от вида и состояния оборудования, но и от спроса на него на рынке.[[5]](#footnote-5)

Таковы основные особенности оценки технологического оборудования.

Рассмотрим далее некоторые способы решения проблем, возникающих перед оценщиком в связи с перечисленными выше особенностями.

## 2.2 Особенности оценки автомобильных транспортных средств

Классификация автотранспортных средств для целей оценки.

Автотранспортное средство — устройство, приводимое в движение двигателем и предназначенное для перевозки по дорогам общей сети людей, грузов или оборудования, установленного на нем, а также имеющее массу в снаряженном состоянии более 400 кг. Снаряженная масса определяется как масса полностью заправленного (топливом, маслами, охлаждающей жидкостью и пр.) и укомплектованного (запасным колесом, инструментом и т.п.) автотранспортного средства, но без груза или пассажиров, водителя или другого обслуживающего персонала и их багажа. Автотранспортные средства для целей оценки могут быть классифицированы следующим образом.

Автотранспортные средства подразделяются на пассажирские, грузовые и специальные. В состав пассажирских автотранспортных средств входят легковые автомобили и автобусы.

К грузовым автотранспортным средствам относятся грузовые автомобили, в том числе специализированные. К специальным автотранспортным средствам относятся автомобили со специальным оборудованием, предназначенным для выполнения различных, преимущественно нетранспортных, работ.

Легковой автомобиль — автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и имеющие не более 8 мест для сидения, не считая места водителя. Подразделяются на виды в зависимости от типа кузова и рабочего объема двигателя.

Автобус — автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее более 8 мест для сидения, не считая места водителя. Подразделяются на городские, пригородные, междугородние и туристические.

Грузовой автомобиль — автотранспортное средство, предназначенное для перевозки грузов. Грузовые автомобили подразделяются на бортовые автомобили, в том числе с прицепом (бортовой тягач), автомобильные тягачи с полуприцепом (седельный тягач), самосвалы и специализированные автомобили.

Грузопассажирский автомобиль — автотранспортное средство, имеющее не более 3 мест для сидения, не считая места водителя, и оборудованное платформой для перевозки грузов. К грузопассажирским относятся также легковые автомобили, у которых с целью увеличения размеров площади для размещения в кузове грузов задние сиденья отсутствуют или делаются складывающимися.

Специализированный автомобиль — грузовой автомобиль, в том числе с полуприцепом или прицепом (прицепами), предназначенный для перевозки определенных видов грузов и оборудованный для этого специальным кузовом и (или) приспособлениями. К специализированным относятся автомобили с фургонами (общего назначения, изотермические, рефрижераторы, для хлеба, для мебели, для одежды, для животных и т.п.) или цистернами (для жидких и сыпучих грузов), контейнеровозы, автомобили со сменными (съемными) кузовами, автомобили, оборудованные для перевозки длинномерных грузов, тяжеловозы, панелевозы, блоковозы, фермовозы, плитовозы, балковозы, сантехка-биновозы, автомобили, оборудованные для перевозки строительных смесей и растворов, автомобилевозы и т.д.

Специальный автомобиль — автомобиль, предназначенный для выполнения специальных функций (в основном, в стационарных условиях) и укомплектованный специальным оборудованием для выполнения указанных функций. К специальным относятся пожарные автомобили, автокраны, автобетоносмесители, автомобили с компрессорными установками и т.д.

Прицеп — одно-, двух- или многоосное устройство без двигателя и предназначенное для перевозки по дорогам общей сети людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Прицеп буксируется автотранспортным средством с помощью тяговосцепного устройства.

Полуприцеп — одно-, двух- или многоосное устройство без двигателя и предназначенное для перевозки по дорогам общей сети людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Полуприцеп буксируется автотранспортным средством с помощью опорно-сцепного устройства. Внедорожное автотранспортное средство — автотранспортное средство, предназначенное в основном для использования вне дорог общей сети.

Государственная регистрация автотранспортных средств производится в соответствии с классификацией, установленной Конвенцией о дорожном движении, которая принята на Конференции ООН по дорожному движению в г. Вене 8 ноября 1968 г. и ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР 29 апреля 1974 г.

В международных требованиях по безопасности (Правилах ЕЭК ООН), разрабатываемых Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, принята классификация автотранспортных средств, которая применяется при сертификации автотранспортных средств в Российской Федерации. Кроме того, она обеспечивает единообразный подход при использовании технической документации на отечественные и зарубежные автотранспортные средства по условиям безопасности дорожного движения.

Для различных целей оценки автотранспортных средств могут использоваться другие классификации, применение которых установлено соответствующими нормативными правовыми актами. Таможенным кодексом РФ установлено, что классификация товаров, перемещаемых через таможенную границу РФ, осуществляется таможенными органами в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД СНГ). Указанная классификация может применяться при оценке автотранспортных средств в таможенных целях.[[6]](#footnote-6)

Особенности автотранспортных средств как объектов оценки

Автотранспортные средства как объекты оценки выделяются в отдельную группу активов в соответствии со следующими основными характеристиками и признаками.

По такой важнейшей системной характеристике, как структурно-параметрическое описание, автотранспортные средства имеют следующие основные отличительные признаки. Структурно автотранспортные средства состоят из небольшого количества (до 20–30 наименований) агрегатов, узлов, механизмов и систем, набор которых является практически стандартным для любого автотранспортного средства.

Основным эксплуатационным свойством автотранспортного средства, определяющим его стоимость, является надежность. Так как автотранспортное средство является восстанавливаемым (т.е. ремонтируемым) объектом, то в оценочной деятельности учитываются две такие составляющие надежности как безотказность и долговечность.

Безотказность — это свойство автотранспортного средства сохранять работоспособное состояние в течение некоторой наработки без вынужденных перерывов. Безотказность определяет также величину эксплуатационных затрат. Основными показателями безотказности автотранспортного средства являются «наработка на отказ» и «удельная трудоемкость технического обслуживания и ремонта». Наработка на отказ в общем случае рассчитывается как отношение пробега к числу отказов на этом пробеге.

Долговечность — это свойство автотранспортного средства сохранять работоспособность до предельного состояния с необходимыми перерывами для технического обслуживания и ремонта. Предельное состояние автотранспортного средства определяется невозможностью его дальнейшей эксплуатации, либо обусловленным снижением эффективности, либо требованиями безопасности, и оговаривается в технической документации. При наступлении предельного состояния автотранспортное средство списывается или направляется в капитальный ремонт. Показателями долговечности транспортного средства являются «ресурс» и «срок службы».

Ресурс — это наработка автотранспортного средства до предельного состояния, установленного нормативно-технической документацией. Ресурс автотранспортных средств измеряется в км пробега.

Активная безопасность — это комплекс конструктивных качеств автотранспортного средства, позволяющих водителю предотвратить дорожно-транспортное происшествие в начальной его фазе. К ним относятся: тормозные качества, устойчивость, управляемость, разгонные свойства. Основными элементами конструкции автотранспортного средства, обеспечивающими активную безопасность, являются двигатель, антиблокировочная система тормозов, шины, фары, световые и звуковые устройства сигнализации.

Пассивная безопасность — это способность конструкции автотранспортного средства обеспечивать защиту человека от травмирования или смертельного исхода при дорожно-транспортном происшествии. К характеристикам и средствам пассивной безопасности относятся ударно-прочностные свойства кузова и кабины, подушки безопасности, травмобезопасная рулевая колонка, ремни безопасности, петли дверей, сиденья и их крепления, элементы интерьера, подголовники, стекла кузова и кабины, бамперы.

Послеаварийная безопасность характеризуется особенностями конструкции транспортного средства, обеспечивающими немедленный выход людей из кузова или кабины после аварии, особенно в случаях, сопровождающихся пожаром, погружением в водоемы и т.д. К средствам послеаварийной безопасности относятся запасные выходы из салона автобуса, люки и другие приспособления для аварийного выхода, устройства сигнализации, пожаротушения, разблокировки.

Экологическая безопасность определяется загрязнением атмосферы выхлопными газами двигателей и шумом от автотранспортных средств. При оценке необходимо учитывать стоимость нейтрализаторов выхлопных газов, так как она существенно влияет на стоимость автомобиля.

Процесс эксплуатации автотранспортных средств характеризуется высоким уровнем аварийности, что вызывает необходимость в большом объеме работ по оценке стоимости повреждений, полученных в дорожно-транспортных происшествиях. Оценка стоимости повреждений необходима для предъявления иска виновной стороне или для получения страхового возмещения. Кроме того, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. N647 предприятия и организации любых организационно-правовых форм и форм собственности, осуществляющие перевозки грузов и пассажиров, должны вести учет дорожно-транспортных происшествий. Указанный учет ведется по форме, которая утверждена приказом Министра транспорта Российской Федерации от 02.04.1996 г. № 22 «Об утверждении Формы учета дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств».[[7]](#footnote-7)

Данной формой установлено, что в состав сведений внутреннего характера, подлежащих выяснению в процессе проведения служебного расследования входит величина материального ущерба от повреждения транспортного средства. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях получают повреждения до 6-8% парка автотранспортных средств. В странах с высоким уровнем автомобилизации этот показатель еще выше. По данным крупной международной Организации экономического сотрудничества и развития (ОЕСD) в странах с высоким уровнем автомобилизации ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях повреждается 18–20% автотранспортных средств.[[8]](#footnote-8)

# Заключение

Оценка машин и оборудования — это услуга, направленная на определение стоимости практически всего спектра объектов движимого имущества — станков, приборов, автомобилей, технологических комплексов, поточных линий, силовых агрегатов, оргтехники, мебели, бытовых предметов и прочих объектов, которые относятся к движимому имуществу

Чтобы добиться успеха в оценочной деятельности, оценщику недостаточно ориентироваться только на эпизодические, разовые заказы по «чистой» оценке. Клиентам (особенно средним и крупным предприятиям) все чаще нужна комплексная услуга, охватывающая вопросы и оценки, и анализа, и особенно управления стоимостью своих активов.

Особенно остро эти вопросы встают при выполнении оценочных работ для целей реструктуризации предприятий. В этом случае оценщики должны тесно взаимодействовать с другими специалистами: финансовыми и инвестиционными аналитиками, аудиторами, техническими экспертами и системными интеграторами. Оценочные работы становятся важной составной частью выработки стратегической программы кардинальных преобразований деятельности предприятий.

Говоря о значении оценки, нельзя упускать из виду также и макроэкономический аспект данной проблемы. Ведь оценочная деятельность в масштабах страны позволяет получить адекватное представление о национальном богатстве государства.

Как известно, в теории оценки сформировались четыре направления: 1) оценка недвижимости, 2) оценка бизнеса (действующего предприятия), 3) оценка машин, оборудования и транспортных средств, 4) оценка нематериальных активов. Все эти направления опираются на единый методологический фундамент понимания категорий рыночной стоимости, цены и издержек, принципов рыночных и финансово-кредитных отношений с использованием сложных процентов.

# Список литературы

1. Безруких П.С. Бухгалтерский учет - М.: Бухгалтерский учет, 2008.
2. Бухгалтерский учет: Учебник / Под ред. П.С. Безруких. - М.: Бухгалтерский учет, 2007.
3. Каморжданова Н.А., Карташова И.В. Бухгалтерский финансовый учет. - СПб.: Питер, 2008.
4. Кондраков H. Бухгалтерский учет. - М.: Инфра - М, 2008.
5. Ларионов А.Д. Бухгалтерский учет. - М.: ПРОСПЕКТ, 2009.
6. Оценка стоимости машин, оборудования и транспортных средств. Учебное пособие / Под ред. проф. А.Г. Грязнова, акад. Д.С. Львова. – М., Финансы, 2008.
7. Оценка стоимости машин, оборудования и транспортных средств /Под ред. А.П. Ковалева, А.А. Кушель, В.С. Хомякова, Ю.В. Андрианова, Б.Е. Лужанского, И.В. Королева, С.М. Чемерикина. - М: Интерреклама, 2009.
8. Русакова Е. А. О начислении амортизации Бухгалтерский учет. – М.: ПРОСПЕКТ, 2008. - № 12.
1. Кондраков H. Бухгалтерский учет. - М.: Инфра - М, 2008.-С.38. [↑](#footnote-ref-1)
2. Бухгалтерский учет: Учебник / Под ред. П.С. Безруких. - М.: Бухгалтерский учет, 2007.-С.64. [↑](#footnote-ref-2)
3. Каморжданова Н.А., Карташова И.В. Бухгалтерский финансовый учет. - СПб.: Питер, 2008.-С.73. [↑](#footnote-ref-3)
4. Оценка стоимости машин, оборудования и транспортных средств. Учебное пособие / Под ред. проф. А.Г. Грязнова, акад. Д.С. Львова. – М., Финансы, 2008. –С.226. [↑](#footnote-ref-4)
5. Оценка стоимости машин, оборудования и транспортных средств /Под ред. А.П. Ковалева, А.А. Кушель, В.С. Хомякова, Ю.В. Андрианова, Б.Е. Лужанского, И.В. Королева, С.М. Чемерикина. - М: Интерреклама, 2009.-С.197. [↑](#footnote-ref-5)
6. Безруких П.С. Бухгалтерский учет - М.: Бухгалтерский учет, 2008.-С.184. [↑](#footnote-ref-6)
7. Оценка стоимости машин, оборудования и транспортных средств. Учебное пособие / Под ред. проф. А.Г. Грязнова, акад. Д.С. Львова. – М., Финансы, 2008.-С.218. [↑](#footnote-ref-7)
8. Русакова Е. А. О начислении амортизации // Бух­галтерский учет. – М.: ПРОСПЕКТ, 2008. - № 12.-С.17. [↑](#footnote-ref-8)