

ственной деятельности, совершенствованию государственного управления ими» от 08.12.2005 № 580.

3. Указ Президента Республики Беларусь «Правила ведения охотничьего хозяйства и охоты» от 15.12.2005 № 580.

4. Закон Республики Беларусь «О растительном мире» от 14 июня 2003 года (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2003 г., № 73, 2/954).

5. Положение «О порядке определения подлежащих возмещению потерь объектов растительного мира, расположенных на землях населенных пунктов». Утверждено Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 05.11.2007 № 1461.

6. СТБ 52.0.01-2011 Оценка стоимости объектов гражданских прав. Общие положения.

7. СТБ 52.0.02-2011 Оценка стоимости объектов гражданских прав. Термины и определения.

8. СТБ 52.4.01011 Оценка стоимости объектов гражданских прав. Оценка стоимости машин, оборудования, инвентаря, материалов как объектов гражданских прав.

УДК629.113

**ЛИКВИДНОСТЬ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ТЕХНИКИ:
МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ КОЛИЧЕСТВЕННОЙ ОЦЕНКИ
LIQUIDITY OF THE AGRICULTURAL MACHINERY TRANSPORT:
METHODOLOGICAL ASPECTS OF QUANTITATIVE ASSESSMENT**

Шабeka В.Л., кандидат экономических наук, доцент,
аттестованный Госкомимуществом Беларуси оценщик
Shabeka U.L., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
the appraiser certified by the State Property Committee of Belarus

Аннотация. *В статье рассмотрены основные методические аспекты количественной оценки рыночной и ликвидационной стоимостей подвижного состава сельскохозяйственной техники в отечественных условиях.*

Abstract. *The paper describes the main methodological aspects of quantitative assessment of the market and liquidation value of the agricultural machinery transport in the domestic conditions.*

Введение

Сельскохозяйственная техника не редко попадает в поле зрения независимой оценки в Республике Беларусь. Обычно, в соответствии с определе-

ниями национальных стандартов оценки и хозяйственной практикой, её целями являются: оценка объектов гражданских прав, используемых в качестве залога для обеспечения коммерческого кредита, бухгалтерская переоценка, продажа третьим лицам и иные [1...4].

Вместе с тем достаточно большая часть подвижного состав сельскохозяйственной техники (далее ПС СХТ) по своему функциональному назначению существенно отличается от транспорта общего назначения, что должно находить отражение при реализации процедур независимой оценки рыночной и иных видов стоимостей.

Основная часть

Подвижной состав сельскохозяйственной техники как объект оценки

Отметим, что среди оценщиков на текущий момент отсутствует однозначное и единодушное мнения о классификации сельскохозяйственной техники как объектов оценки, в рамках используемых в стране национальных стандартов оценочной деятельности. Соответственно отсутствуют основания для адекватного выбора оптимального методического обеспечения оценки, что находит отражение на качестве итоговых результатов оценки.

На основе практического опыта можно выделить несколько основных групп объектов оценки, обычно встречающихся при исполнении заказов независимой оценки для субъектов сельскохозяйственного комплекса. Представления автора об их возможной группировке отражает таблица 1.

Одной из основных причин, обуславливающих сложности оценки ПС СХТ, является ощутимо меньшая активность его обращения на вторичном рынке в сравнении с транспортом, машинами и оборудованием общего назначения. Эта ситуация существенно ограничивает возможности применения сравнительного метода оценки при определении рыночной стоимости и фактически полностью блокирует применение методического потенциала этого метода для оценки ликвидационной стоимости, которая является одним из наиболее часто запрашиваемых у оценщиков предметов исследования. В части привлечения доходного метода в данном случае ситуация ещё более сложная, что связано с целым рядом обременений начиная от практически полного отсутствия информации (в открытых и доступных источниках) о рынке аренды, до сложности отражения специфики эксплуатации техники в сельском хозяйстве, связанной с сезонным характером активности использования ПС СХТ.

Таким образом, затратный метод оценки выглядит как наиболее привлекательный и оправданный к применению, специфически при оценке ликвидационной стоимости ПС СХТ. При этом следует понимать, что в отношении оценки рыночной стоимости он стоит в заранее проигрышной ситуации по отношению к сравнительному методу.

Таблица 1 – Классификация подвижного состав сельскохозяйственной техники, как объектов оценки, по уровню специализации и функционального назначения

№ п/п	Группа	Объекты оценки сельскохозяйственного комплекса
1	Транспорт общего назначения, использующийся в сельском хозяйстве	Грузовые и пассажирские транспортные средства
2	Универсальный транспорт	Трактора (колесные; гусеничные; мини-трактора)
3	Специальный транспорт	Автотранспорт для перевозки жидкостей и газов (автоцистерны для питьевой воды, молоковозы и спиртовозы), бензовозы и топливозаправщики; Автотранспорт для перевозки сыпучих продуктов (зерновозы, муковозы); Кормоуборочная техника (косилки; кормораздатчики; прессподборщики; кормоизмельчители; ворошилки; валкообразователи; подборщики копнител)
4	Специализированный транспорт (технологические комплексы на базе транспорта)	Комбайны зерноуборочные, картофелеуборочные, свеклоуборочные, кормоуборочные. Томатоуборочные комбайны пока для Республики Беларусь экзотика, но как позицию в группе тоже отметим
5	Технологическое оборудование сельскохозяйственной техники	Культиваторы; сеялки; плуги; опрыскиватели; разбрасыватели удобрений; зерноочистительные машины; фрезы; грабли; кукурузоуборочные жатки; катки полевые

В части использования методического потенциала затратного метода оценки при определении ликвидационной стоимости ПС СХТ, да и транспорта, машин, оборудования возможности также сравнительно не большие – минимальные рекомендации в национальных стандартах, методических рекомендациях отсутствуют полностью.

В этой ситуации оценщик вынужден прибегать к методам «Экспертно нормативной» группы, что может не лучшим образом отразиться на достоверности итогового результата.

Средства реализации затратного метода для оценки рыночной и ликвидационной стоимостей ПС СХТ

На наш взгляд позитивное изменение ситуации можно связывать с развитием методических положений в направлении привлечения в оценку элементов теории надежности машин, представлений о нормальном режи-

ме эксплуатации ПС СХТ и сопоставлении с ним фактической интенсивности работы объекта оценки. На рисунке 1 отражено соответствующий представлениям автора порядок формирования накопленного износа ПС СХТ в нормальном режиме, соответствующем по срокам нормальной, безаварийной эксплуатации и изначально заложенному в проектном техническом задании сроку службы и, соответственно, принятому в бухгалтерском учете нормативу амортизации (таблица 2).

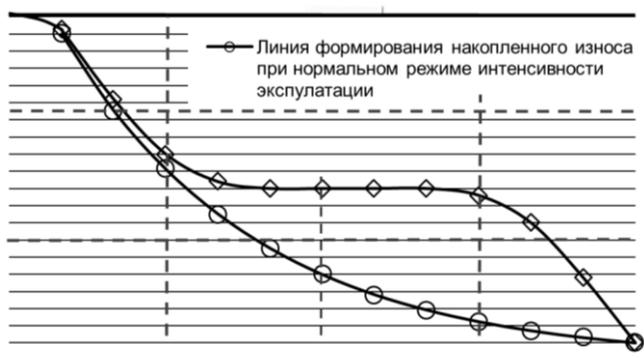


Рисунок 1 – Структура и динамика формирования накопленного износа (0...100 %) и его составляющих в зависимости от фактического возраста (лет) и в режиме нормальной интенсивности эксплуатации

Таблица 2 – Примеры нормативных сроков службы сельскохозяйственной техники [7]

Группы и виды основных средств	Шифр	Нормативный срок службы, лет
Сельскохозяйственные машины и оборудование	457	
Машины для уборки зерновых, масличных, бобовых и крупяных культур: комбайны зерноуборочные	4393	8,0
Комбайны кукурузоуборочные самоходные	45704	9,1
Машины для уборки картофеля (копатели, комбайны картофелеуборочные)	45705	8,0
Машины для уборки свеклы, других корнеплодов, включая комбайны свеклоуборочные прицепные	45707	7,0
Комбайны свеклоуборочные самоходные	45708	9,1

Таким образом, оценщик имея в распоряжении сведения о фактической наработке в моточасах, нормативы наработки до списания и капитальных ремонтов (и фактические учетные сведения об их проведении), значения

нормативного срока службы определенного типа ПС СХТ можно выстроить модель изменения (в общем случае снижения) величины рыночной стоимости от первоначальной стоимости восстановления/замещения.

И, соответственно, в случае выявления отклонений – фактической «недоработки» по моточасам (назовем эту ситуацию – «щадящий» режим эксплуатации) величина рыночной стоимости может быть адекватно увеличена. В случае же «переработки» (соответственно – «интенсивный» режим эксплуатации) рыночная стоимость должна быть увеличена адекватной повышающей корректировкой.

Если выявлено существенное отклонение при интенсивном режиме, то можно говорить о существовании факта, о *наличии обременений ликвидности*, т.к. при прочих равных условиях используемая в нормальном или щадящем режимах эксплуатации техника очевидно, что будет более ликвидная, чем изношенная сверх нормы.

Вместе с тем имея модели взаимодействия физической и функциональной составляющих накопленный износ в нормальном режиме эксплуатации (рисунок 2), расчеты по обоснованию рыночной и ликвидационной стоимостей можно осуществлять лишь при наличии данных о нормативных и фактических наработках ПС СХТ в моточасах.



Рисунок 2 – Характер соотношения функциональной и физической составляющих накопленного износа (0...100 %) и изменения от фактического возраста (лет)

Если в открытом доступе отсутствуют сведения о нормативах до списания, то альтернативой им могут быть расчетные значения по фактическим данным о наработках аналогов, экспонируемых даже в ограниченном

количестве на вторичном рынке [5, 6] и на основе норм в годах из приведенного в списке литературы источника [7]. Пример установленных нормативных сроков службы для ПС СХТ представлен в табл. 2.

Таким образом, можно говорить, что информационная составляющая для реализации затратного метода оценки описана и охарактеризована, обосновано ее согласование расчетной частью («замыкание» с требованиями используемых в данном случае методов расчета стоимости) в циклах процедуры независимой оценки ликвидационной стоимости ПС СХТ.

Заключение

Не урегулированные к текущему моменту методические аспекты, связанные с рыночной оценкой подвижного состава сельскохозяйственной техники, как и некоторых иных типов техники специального назначения могут быть разрешены на базе затратного метода оценки при достаточном уровне качества итоговых результатов. В качестве информационного обеспечения могут быть использованы нормативы бухгалтерской отчетности, модели, разработанные на основе базовых положений теории надежности машин в сочетании с получаемой из открытых специализированных источников информацией.

Литература

1. Оценка стоимости объектов гражданских прав. Общие положения: СТБ 52.0.01-2007. – Минск: Госстандарт, 2007. – 19 с.
2. Оценка стоимости объектов гражданских прав. Оценка машин, оборудования, инвентаря, материалов: СТБ 52.4.01-2007. – Минск: Госстандарт, 2007. – 19 с.
3. Оценка стоимости объектов гражданских прав. Оценка транспортных средств: СТБ 52.6.01-2010. – Минск: Госстандарт, 2010. – 42 с.
4. Методические рекомендации по оценке дорожных транспортных средств / разработ. Л.Г. Саяпина, В.В. Капустин, В.Л. Шабека, В.В. Власовец [и др.]. – Минск: Учебный центр подготовки, повышения квалификации и переподготовки кадров Государственного комитета по имуществу Республики Беларусь, 2009. – 104с.
5. Сельхозтехника / Автотехника //Официальный сайт минского авторынка «Автотехника» [Электронный ресурс]. – 2001. – Режим доступа: <http://www.av.by>. – Дата доступа: 14.02.2010.
6. Комбайны / Трактора // Торговая Интернет-площадка спецтехники [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: <http://www.av.by>. – Дата доступа: 14.02.2010.
7. О порядке переоценки основных средств, не завершенных строительством объектов, неустановленного оборудования (утверждено Постановле-

нием Министерства экономик Республики Беларусь, Министерством финансов Республики Беларусь от 20 ноября 2006 г. № 199/139/185/34) // Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2003. – Режим доступа: www.pravo.by. – Дата доступа: 08.10.2010.

УДК 332.64

**КЛАССИФИКАЦИЯ НАЗЕМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ОЦЕНКИ ИХ СТОИМОСТИ В КОНТЕКСТЕ
ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ
ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ
CLASSIFICATION OF LAND VEHICLES FOR THE ASSESSMENT
OF THEIR COST IN THE CONTEXT OF INCREASE OF OVERALL
PERFORMANCE OF INTELLECTUAL TRANSPORT SYSTEMS**

Шабeka В.Л., кандидат экономических наук, доцент,
аттестованный Госкомимуществом Беларуси оценщик
Shabeka U.L., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
the appraiser certified by the State Property Committee of Belarus

The diversity of transport means has been growing rapidly in the recent decades, which makes their classification a useful analytical exercise. It is expected to both allow for increasing the efficiency of the intellectual transport systems at work, and become an important step forward towards their adequate valuation. This article proposes a set of classification criteria, namely: functionality (field of use) and constructional features. The results of the first-level classification are also presented. We further discuss on the main directions and approaches towards promoting the use of the classification, which is due to serve the more general purpose of improving the performance of intellectual transport systems.

Спектр современного транспорта и сферы его использования чрезвычайно разнообразны. Многообразие объектов исследования рождает ряд прикладных проблем [1, 2, 3]. В свою очередь применение обоснованных критериев классификации и разработка самого классификатора современных транспортных средств позволяет «оцифровать» информационные потоки, что является одной из предпосылок эффективности функционирования интеллектуальных транспортных систем в сфере логистики, оценки транспорта, бухгалтерского учета в транспортных организациях, реализации таможенных процедур и безопасности движения. Используемые в настоящее время «отраслевые» классификации лишь частично удовлетворяют потребности названных сфер [4, 5].