

说,有一项资产(机器)可用三年。市场预期它每年将产生10万元的现金流入,市场利率为10%,则市场预期的未来现金流量的现值(PV_1)是: $PV_1=10/1.1+10/1.1^2+10/1.1^3=9.09+8.26+7.51=24.86$ (万元)。如果企业拥有市场所不知的专利技术或先进的管理经验,企业预期该资产每年可有20万元的现金流入,则该企业预期的未来现金流量的现值(PV_2)是: $PV_2=20/1.1+20/1.1^2+20/1.1^3=49.72$ (万元)。 PV_1 是与一般意义上的公允价值一致的现值计量。 PV_2 就是SFAC7中所称的“特定个体计量”,显然,它是与公允价值不一致的现值计量。因为FASB不能指出何种情况下,特定个体计量能在初始或新开始计量中比公允价值提供更相关的信息。所以,FASB希望,在未来准则制定中,当在资产或负债的初始计量和新开始计量中运用现值技术时,应以公允价值作为唯一的计量目标。这样,本例中该资产(机器)的公允价值将是24.86万元而非49.72万元,尽管后者也是企业管理部门的合理估计。

三、现值与公允价值的关系

由上可知,公允价值和现值是交叉的关系。同时,现值又是公允价值中的一个难点,随着现金流量信息地位的日益提高,现值也越成为一个重点。这一点与近年来各国和IASB将公允价值作为大多数初始确认计量和新开始计量(Fresh-start Measurements)的目标的现实有关。这里,新开始计量指初始计量随后期间进行的计量,它建立了一个与以前的金额和会计惯例无关的新账面价值。

按照公允价值确定的一般原则,如果资产或负债或基本类似的资产或负债的价格在市场上可被观察到,就直接

用这种价格,没有必要用现值(现值的市场估价已被包含在价格中)。这中间并没有特别复杂的问题。然而,相当常见的是,资产和负债并没有来自于市场交易的可观察的价格(SFAC7,摘要,2000),这时,现值计量常常就是估计该价格应为多少的最好的技术(SFAC7)。随着SFAC7的颁布和IASB现值问题大纲(Issues Paper)于2001年3月的公布,现值计量这一难题已有了解决的理论基础和方法指南。

四、现行价值、公允价值与现值的关系

综上所述,公允价值不完全等同于现行价值,其中的大部分(除历史成本外)是现行价值的一种特殊形式。它代表一定时间内市场公认的现行价值(即市场价值)。公允价值的公允即指市场参与者普遍认同的、非个别和特殊的价值。而以公允价值为唯一计量目标的现值只是现行价值和公允价值中的一种:以特定个体计量为计量目标的现值是现行价值,但不是公允价值。

另一方面,从更广义的角度看,尽管上述五种计量属性在概念上各不相同,但在数值上却均可表现为某个现金流量在一定时期内、按一定折现率计算的折现值。因此可以说,虽然不是所有的现值计量都是公允价值计量,但现值的现值代表了公允价值乃至所有计量属性的共同特征。

值得指出的是,尽管按照SFAC7,历史成本也属于公允价值,但人们一般在谈到公允价值时并不包括历史成本。这时的公允价值就与现行价值有了更多的共同点,故常有人称“采用包括公允价值在内的现行价值”。当然,这只是一种近似正确的说法。

(作者单位:湖南大学会计学院)

责任编辑 袁蓉丽

·建议·

关于公路经营权转让 会计核算的建议

□ 陈红

交通部《公路经营权有偿管理办法》指出:公路经营权包括公路线路的收费权和公路沿线附属设施的经营权,是无形资产,这就意味着公路经营组织在核算公路经营权这项无形资产时,会计科目应为“无形资产——公路经营权(含收费权)”,而不是用“固定资产——公路及建筑物”这个科目来反映获得公路经营权(含收费权)这一经济活动。而交通部颁发的《高速公路公司会计核算办法》却规定在建建养管一体化模式下形成的公路资产应反映在高速公路经营公司的“固定资产——公路及构筑物”会计科目下。接受公路经营权(含收费权)转让的公路经营组织和

自行投资建设公路获得公路经营权(含收费权)的公路经营组织,只是获得公路经营权的投入方式不同而没有本质上的区别,把公路经营权分别计入无形资产和固定资产显然是不合理的。

由于公路资产所有权主体是国家,且所有权不能交易、分割和转移,公路经营组织就不能以投资形式或购买形式实际取得并拥有公路资产的所有权。在特许经营制度下,公路经营组织实际取得的只是公路的特许经营权,凭此经营公路可以在未来取得收益。也就是说,公路经营组织实际取得的只是公路收益权,而公司为此付出的代价,则是公路经营权的价值。经营权价值的大小在很大程度上取决于未来年份收益的数量和时间的分布,至于与公路建造成本高低反而关系不大。经营权价值也就是该公路未来收益的价值,它与特许经营期限的长短密切相关,一般情况下,特许经营期限越长,收益价值越高,经营权价值也就越大。这进一步说明公路经营组织取得的是公路的特许经营权,属于一项无形资产,而不是公路资产的本身。因而公路经营组织将公路经营权作为无形资产来进行管理和组织会计核算,更具合理性。

(作者单位:安徽省公路管理局)

责任编辑 袁蓉丽