**ОШСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**

На правах рукописи

УДК: 65.011.56:336.143.2(575.1/.2)

**Мырзаибраимова Инабаркан Рахмановна**

**Проблемы учета и аудита инвестиции и аренды **

**в соответствии с МСФО и МСА: теория, методология и организация**

**(на примере дорожно-транспортной отрасли Кыргызской Республики)**

08.00.12 – бухгалтерский учет, статистика

Диссертация на соискание ученой степени

доктора экономических наук

**Научный консультант:**

д.э.н., проф. М. Исраилов

**Ош - 2024**

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

**Список сокращений и условных обозначений…….……....……...4**

**Введение…………………………………....…..………………………5**

**Глава 1. Теоретико-методологические основы исследования систем учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве**

1.1. Инвестиции и аренда как объекты учётно-экономических и аудиторских категорий………………..……………........................………...……………...…13

1.2. Концепция организации и теоретические подходы учётно-аудиторской системы в управлении инвестициями и арендой в дорожном строительстве ………………….....................................................................................................28

1.3. Нормативное правовое регулирование учёта и аудита инвестиций и аренды.……………………….…………………………………….……..……....48

**Глава 2. Методология и практика организации учёта и аудита инвестиций и аренды в организациях дорожного строительства Кыргызской Республики**

2.1. Современные методологические подходы к оценке инвестиций и их учётное отражение.………………………………..….…………………….……62

2.2. Методологические аспекты организации бухгалтерского учёта аренды в дорожном строительстве в соответствии с МСФО……………...….…....……79

2.3. Методологические особенности аудита инвестиционных и арендных отношений в контексте МСА...........……………………………….….....……..94

**Глава 3. Организация учётно-контрольных процедур по затратам и методы калькулирования себестоимости работ в дорожном строительстве Кыргызской Республики**

3.1. Анализ и оценка развития дорожного строительства Кыргызской Республики…………………………………………………..…………….……109

3.2. Современная практика организации учёта и контроля инвестиций и аренды в дорожном строительстве....................…....………………….……...143

3.3. Особенности учёта затрат, калькуляция и расчёт себестоимости строительства объектов в организациях дорожного строительства…..…….171

**Глава 4. Основные направления совершенствования систем учёта и аудита инвестиций и аренды в организациях дорожного строительства**

4.1. Меры по улучшению управления инвестиционными проектами и арендными операциями в дорожном строительстве..............……......………185

4.2. Формирование депозитария финансовой отчётности как инструмента повышения инвестиционной привлекательности организаций отрасли.......213

4.3. Направления совершенствования аудита инвестиций и аренды в организациях дорожного строительства…..……………………......….....…..230

**Заключение….……………………………...……….……...………246**

**Практические рекомендации………….….……..……………….249**

**Список использованных источников.…………..........................251**

**СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ**

А

АБР

ВБ

ВР

ГЧП

ДО

ДФО

ЕАЭС

ЗК

ИИ

КМСФО

КО

КОР

КР

МСА

МСБУ

МСФО

НДС

НБКР

ОА

П

ПИ

РСС

СК

ТМЗ

FRSB

ССА

GAAS

GAAP

Активы

Азиатский банк развития

Всемирный Банк

Внутрихозяйственные риски

Государственное частное портнёрство

Долгосрочные обязательства

Депозитарий финансовой отчётности

Евразийский экономический союз

Заёмный капитал

Иностранные инвестиции

Комитет по международным стандартам финансовой отчётности Краткосрочные обязательства

Контракт, ориентированный на результат

Кыргызская Республика

Международные стандарты аудита

Международные стандарты бухгалтерского учёта

Международные стандарты финансовой отчётности

Налог на добавленную стоимость

Национальный банк Кыргызской Республики

Оборотные активы

Пассивы

Прямые инвестиции

Рентабельность собственных средств

Собственный капитал

Товарно-материальные запасы

Совет по стандартам финансовой отчётности

Метод учёта по текущей стоимости

Общепринятые стандарты аудита

Общепринятые принципы бухгалтерского учёта (США)

**ВВЕДЕНИЕ**

**Актуальность темы диссертации.** В Национальной стратегии развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы указано, что государство направит свои усилия на реабилитацию и сохранение автомобильных дорог, создание либеральных, безопасных международных транспортных коридоров на основе применения новых технологий в проектировании и строительстве дорог. В соответствии с данной стратегией, поддержка существующих транспортных коридоров и введение в эксплуатацию новых является приоритетным направлением в реализации государственной политики.

Качество жизни населения и предпринимательства в Кыргызской Республике (далее КР) имеет прямую зависимость от транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и их развитости,что является артерией роста экономики.

Национальная дорожная сеть является одним из крупнейших активов Кыргызской Республики. Значимость дорожной сети сложно оценить, учитывая весь обьём социальных и экономических выгод, которые она обеспечивает. В последние годы в дорожные сети страны вкладываются крупные инвестиции, требующие высокой степени обеспечения строгого учёта и независимого контроля, которые в мировой практике показали свою эффективность при реализации инвестиционных проектов. Успешное привлечение иностранных инвестиций и аренды, и их эффективное использование невозможно без соблюдения прозрачности и достоверности финансовой отчётности, налаженной и грамотной постановки учёта, отчётности и внутреннего контроля и аудита на основе современных международных стандартов.

Бухгалтерский учёт и аудит в Кыргызской Республике в своей эволюции претерпел кардинальные преобразования с связи переходом на международные стандарты, изменения нормативной правовой базы, плана счётов, учётной политики, форм отчётности, налогообложения и т.д.

В дорожно-строительной отраслиучётная система и отчетность имеют ряд особенностей, вытекающих из важных аспектов организации производства, труда и технологии.

Необходимо отметить, на сегодняшний день в республике не разработана общая, принципиальная схема бухгалтерских процедур и контроля учитывающих и специально обеспечивающих отражение создания стоимости по времени и этапам дорожного строительства. Текущее состояние отраслевой системы учёта не даёт инвесторам полную и достоверную информацию о деятельности предприятий дорожного строительства в части инвестирования. Остаются нерешенными проблемы адекватного отражения и контроля инвестиционных затрат и их эффективности деятельности в системе учёта и аудита предприятий. Изучение специальных литературных источников, а также зарубежного опыта и передовой практики показало отсутствие комплексных работ, содержащих специальный подход к исследованию теории и практики организации и аудита инвестиционной и арендной деятельности в условиях разнообразия форм предпринимательства и управления в отрасли дорожного строительства Кыргызстана.

Отмеченные недостатки в методологии, методике и практике функционирования систем учёта и аудита инвестиционной деятельности и операций по аренде в соответствии с международными стандартами и необходимость совершенствования управления ими обусловили выбор темы, цель, задачи, структуру и концептуальные направления диссертационного исследования.

Начало формы

**Связь темы диссертации с приоритетными научными направлениями, крупными научными программами (проектами), основными научно-исследовательскими работами, проводимыми образовательными и научными учреждениями.** Тема диссертационного исследования тесно связана с проводимыми реформами в системе бухгалтерского учёта и аудита, и направлена на реализацию следующих государственных программ и нормативных документов: "Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы", "Национальная программа развития Кыргызской Республики до 2026 года", "Реформирование системы бухгалтерского учёта и финансовой отчётности в реальном секторе экономики КР в соответствии с требованиями МСФО", Постановление Правительства КР №231 от 7 ноября 2010 года "О вопросах ведения бухгалтерского учёта и финансовой отчётности субъектами предпринимательства", а также выполнена в рамках научной темой кафедры бухгалтерского учёта и экономического анализа института экономики, бизнеса и менеджмента ОшГУ "Усиление конкурентоспособности экономики КР путём совершенствования концептуальных принципов международного стандарта бухгалтерского учёта, аудита и экономического анализа".

**Цель и задачи исследования.** Целью диссертационного исследования является разработка и обоснование теоретико-методологических и практических положений организации учёта и аудита инвестиции и аренды в организациях дорожного строительства в соответствии с Международными стандартами финансовой отчётности и Международными стандартами аудита с учётом отраслевых особенностей. В соответствии с данной целью поставлены следующие задачи теоретического и практи­ческого характера:

- исследовать теорию и методологию учёта и аудита инвестиции и аренды с целью обеспечения их эффективного использования как ресурсных объектов и учётных категорий;

- обобщить современные методологические и методические подходы и передовой опыт оценки и учёта инвестиций и аренды в соответствии с МСФО;

- определить методологические особенности проведения аудита инвестиционных и арендных операций в организациях дорожного строительства в соответствии с МСА;

- дать оценку современного состояния организации учёта, анализа и аудита инвестиций и аренды в организациях дорожного строительства и их нормативного правового обеспечения;

- выявить и систематизировать проблемы учёта и аудита инвестиций и арендных операций в дорожном строительстве КР, предложить пути их решения;

- разработать практические рекомендации по совершенствованию учёта и аудита инвестиций и аренды в организациях дорожного строительства с учётом требований МСФО и МСА;

- предложить меры по повышению эффективности использования инвестиционных вложений в дорожное строительство Кыргызской Республики;

- **обосновать необходимость создания депозитария финансовой отчётности** организаций **дорожного строительства с целью повышения прозрачности учёта и повышения их инвестиционной привлекательности**.

**Научная новизна полученных результатов** заключается в разработке целостной концепции развития учёта и аудита операций с инвестициями и арендой на базе комплексного рассмотрения их теоретико-методологических и практических положений. Наиболее существенные научные результаты диссертационного исследования заключаются в следующем:

- исследованы и систематизированы концептуальные подходы к изучению теоретико-методологических основ инвестиций и аренды с формулированием авторского определения их как объектов учётно-экономической категории: инвестиций - как вложения денежных, материальных и интеллектуальных ценностей в объекты предпринимательской и других видов деятельности с целью получения прибыли или достижения других выгод, аренды - как хозяйственного процесса, включающего в себя совокупность арендных операций, возникающих в связи с предоставлением (принятием) во временную эксплуатацию объектов основных средств;

- обоснованы и обобщёны современные подходы к оценке и учёту инвестиций и аренды в соответствии с МСФО, проведена сравнительная оценка зарубежного и передового опыта с определением возможностей адаптации и применения в практике организаций Кыргызстана;

- определены методологические особенности проведения аудита инвестиций и долгосрочной аренды в дорожном строительстве с учётом современных реалий и требований международных стандартов;

- дана оценка современного состояния и перспектив развития организации учёта, анализа и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве КР в контексте авторского прогноза потребности в средствах дорожной отрасли и возможностей республиканского бюджета на период до 2030 года;

- на базе системного исследования обобщёны проблемы учёта и контроля инвестиционной и арендной деятельности в дорожном строительстве и выработаны рекомендации по их разрешению;

- разработаны методические рекомендации по совершенствованию учёта и аудита аренды в организациях дорожного строительства с позиции обеспечения обоснованной оценки рисков искажения отчётности для получения достаточных и уместных аудиторских доказательств;

- предложены меры по повышению эффективности инвестиционных вложений в дорожное строительство КР;

- **обоснована необходимость создания депозитария финансовой отчётности организаций отрасли с целью обеспечения первоначальной информационной базы для потенциальных инвесторов**.

**Теоретическая значимость работы** состоит в возможности использования теоретических, методологических положений и практических рекомендаций диссертационного исследования в практике организаций дорожного строительства. Работа содержит решение ряда задач по совершенствованию учёта и аудита инвестиций и аренды, составляющих методологическую основу их общей концепции организации учёта операций с инвестициями и арендой и методического обеспечения ее аудита.

**Практическая значимость исследования** заключается в том, что разработанная авторская концепция развития учёта и аудита инвестиционной деятельности и арендных операций доведена до конкретных прикладных механизмов, методических разработок и практических рекомендаций, которые могут быть использованы организациями дорожного строительства для целей стратегического управления внутренними и внешними инвестициями и повышения эффективности использования арендованных средств. Материалы исследования могут быть также использованы в учебном процессе при подготовке специалистов по МСФО и МСА, и в повышении квалификации практикующих бухгалтеров и аудиторов.

Начало формы

Конец формы

Начало формы

Конец формы

Начало формы

Конец формы

Начало формы

**Экономическая значимость полученных результатов** заключается в их способности содействовать устойчивому экономическому развитию, совершенствованию учёта и отчётности в отрасли, улучшении инвестиционного климата и обеспечении устойчивого развития национальной экономики. Внедрение депозитария финансовой отчётности, переоценка активов и разработка ЦДС способствуют улучшению прозрачности и доступности информации о финансовом состоянии компаний и отрасли. Это важно для инвесторов при принятии обоснованных инвестиционных решений на основе достоверной и актуальной учётной информации.

**Основные положения диссертации, выносимые на защиту:**

1. предложенная автором на основе изучения и систематизации взглядов ученых-экономистов трактовки понятий инвестиции и аренды как обьекты учётно-экономических категорий;
2. обобщённые методологические подходы к оценке и учёту инвестиций и аренды на основе принципов МСФО, а также рекомендованный к использованию в практике Кыргызстана передовой опыт стран ЕС, Китая, Турции, США, России и др.;
3. выявленные и обоснованные автором методологические особенности организации учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве, заключающиеся во введении аналитического учёта незавёршенного строительства, учётных процедур транспортных, гидрометеорологических работ, капитальных вложений в инфраструктуру, затрат на долгосрочную аренду и т.д.;
4. оценка современного состояния и организационных аспектов учёта и аудита в дорожном строительстве, обоснованная необходимость в создания депозитария финансовой отчётности предприятий как информационной базы для потенциальных инвесторов;
5. выявленные и систематизированные проблемы организации учёта и аудита инвестиций и аренды в предприятиях отрасли, рекомендованные меры по их решению;
6. рекомендации по совершенствованию учётной политики инвестиций и аренды, а также учётных и аудиторских процедур по инвестициям и аренды в дорожном строительстве с адаптацией МСФО и МСА к специфике национальной и региональной экономики;
7. предложенные автором меры по повышению эффективности инвестиций в дорожное строительство Кыргызской Республики;
8. **рекомендованный автором порядок создания депозитария финансовой отчётности организаций дорожного строительства**.

**Личный вклад соискателя.** Автором глубоко проанализированы и оценены теоретические, методологические и практические аспекты применения МСФО и МСА в контексте учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве. Разработанные методологические и практические выводы исследования как личный вклад соискателя были внедрёны в учётных программах Ошского государственного университета, а рекомендации направлены на повышение качества финансовой отчётности, улучшение прозрачности и достоверности информации предприятий отрасли.

**Апробация результатов диссертации.** Основные теоретические и практические результаты исследования докладывались и получили одобрение в международных и республиканских научно-практических конференциях: Иссык-Кульский форум бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии «Исраиловские чтения» (КР, г. Чолпон-Ата, 2018-2024 гг.); I международной научно-практической конференции на тему: «Актуальные вопросы развития бухгалтерского учёта, аудита, анализа, налогообложения, государственного финансового контроля: современные вызовы и вектор развития» (Таджикистан, г. Душанбе, 2024 г.); международной научно-практической конференции на тему: «Эффективное управление экологическими затратами в обеспечении экологической безопасности окружающей среды и здоровья человека в условиях цифровизации» (Казахстан, г. Алма-Ата, 2024 г.) и др.

Основные положения диссертационного исследования, практические и методические рекомендации автора были внедрёны в работу дорожно-строительных организаций и организаций, занимающихся сдачей в аренду основных средств, а также высших учебных заведений Кыргызской Республики, что подтверждено актами внедрёния.

**Полнота отражения результатов диссертации в публикациях.** Основные положения, выводы, предложения, рекомендации и результаты исследования нашли отражение в 25 научных трудах автора общим обьёмом 13,5 п.л., в том числе 3 статьи - в журналах, индексируемых в базе SCOPUS.

**Структура и обьём диссертации.** Диссертационная работа состоит из введения, основной части из четырех глав, заключения, практических рекомендаций и списка использованной литературы из 178 наименований. Общий обьем работы составляет 271 страниц, фактографическая информация отражена в 47 таблицах и 19 рисунках.

Начало формы

Начало формы

Конец формы

Начало формы

Конец формы

Начало формы

Конец формы

Начало формы

**ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ СИСТЕМ УЧЁТА И АУДИТА ИНВЕСТИЦИЙ И АРЕНДЫ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ**

* 1. **Инвестиции и аренда как объекты учётно-экономических**

**и аудиторских категорий**

Необходимость в дополнительных ресурсах в обеспечении финансовой нестабильности для модернизации и расширения воспроизводства в процессе инвестирования и кредитования вынуждаёт хозяйствующие субъекты искать источники. Инвестиционные и арендные операции являются перспективными для экономики страны. Отсюда возникает потребность в углубленном изучении видов и форм инвестиций и аренды, путей совершенствования их учётно-аналитического и аудиторского обеспечения. Правильное понимание сущности, внутреннего содержания и специфических особенностей инвестиций и аренды во многом определяет методику ведения их бухгалтерского учёта и отчётности, что имеет решающее значение для формализованного описания, документирования и учёта операций с ними.

Официальное определение инвестиций содержится в Законе «Об инвестициях в Кыргызской Республике» [8], в котором под инвестициями понимаются материальные и нематериальные вложения всех видов активов, находящихся в собственности или контролируемых прямо или косвенно инвестором, в объекты экономической деятельности в целях получения прибыли и (или) достижения иного полезного эффекта в виде: денежных средств; движимого и недвижимого имущества; имущественных прав (ипотека, право удержания имущества, залог и другие); акций и иных форм участия в юридическом лице; облигаций и других долговых обязательств; неимущественных прав (в т.ч. право на интеллектуальную собственность, включая деловую репутацию, авторские права, патенты, товарные знаки, промышленные образцы, технологические процессы, фирменные наименования и ноу-хау); любого права на осуществление деятельности, основанной на лицензии или в иной форме, предоставленной государственными органами КР; концессий, основанных на законодательстве КР, включая концессии на поиск, разработку, добычу или эксплуатацию природных ресурсов КР; прибыли или доходов, полученных от инвестиций и реинвестированных на территории КР; иных форм инвестирования, не запрещенных законодательством КР.

Для раскрытия сущности инвестиций и аренды в учётных целях считаем важным проведение экскурса трактовок данных категорий классиками экономической теории и современными экономистами.

Близким к современному является осмысление инвестиций А. Смитом, который считал, что годовой продукт нации полностью зависит от капитала, вложенного в производство. А. Смит фактически отождествлял понятия капитала и инвестиций, отличая их от потребления. Капитал в его понимании - это материализованная инвестиция, инвестиция же - источник капитала [133, С. 281].

В трактовке инвестиций продвинулся дальше Дж. Б. Кларк, который выделил их источники [61, С. 129]. По его мнению, сущность инвестиций двойственна - по сути, они тождественны капиталу в его стоимостной форме, по источникам - часть общественного продукта, предназначенная для расширенного воспроизводства.

В отличие от физиократов, которые делали акцент на сельском хозяйстве как единственном производительном отрасли или А. Смита, который обратил внимание на сферу производства, К. Маркс исследовал сущность инвестиций с функциональной точки зрения. Он рассматривает инвестиции как важный элемент капиталистического накопления, считая инвестиции в средства производства способом увеличения прибыли и производительности, что приводит к росту капитала. Он также разграничивал инвестиции в постоянный капитал (средства производства) и переменный капитал (рабочую силу). В "Капитале" инвестиции рассматриваются как основной способ размещения капитала для увеличения производства и получения прибавочной стоимости [76].

В отличие от К. Маркса, который фокусируется на накоплении капитала, британский экономист Дж.М. Кейнс акцентирует внимание на макроэкономическом влиянии инвестиций, анализируя инвестиции с точки зрения макроэкономики и их влияния на экономический рост и занятость. Кейнс М. характеризует инвестиции как сумму сделок внутри предпринимательского сектора и как прирост стоимости основных фондов, отмечая: «инвестиции играют ключевую роль в определении уровня доходов и занятости в экономике. Они влияют на общий спрос, что, в свою очередь, влияет на уровень производства и экономическое благосостояние» [60, С. 182].

Интерпретации категории инвестиций современными авторами достаточно разнообразны, что вытекает как из объективного усложнения общественного воспроизводства, так и целей исследования. Современные подходы к инвестициям включают оценку рисков и потенциальной прибыли, учитывают более широкий спектр факторов, таких как финансовая отчетность, макроэкономические последствия и риски.

Дж. Фридман и Н. Ордуэй определяют инвестиции как вложение денежных средств для извлечения доходов или прибыли, а также собственность, приобретенную для извлечения доходов или прибыли [144].

Вышеперечисленные определения характеризуют инвестиции практически так же, как и классическая школа: инвестиции - вкладываемый капитал, а капитал - результат совершенных ранее инвестиций.

К. Макконел и Л. Брю [74, С. 388], Э. Дж. Долан, Д. Е. Линдсей [44, С. 440], рассматривают инвестиции как процесс увеличения производительных ресурсов общества, как затраты на производство и накопление средств производства, увеличение обьёма функционирующего в экономической системе капитала. Более широкое определение инвестиций – это осуществление определённых экономических проектов в настоящем с расчётом получить доходы в будущем.

Д. Норткотт под капитальными инвестициями понимает принятие решений о долгосрочном рискованном вложении средств в активы организации [109, С. 12].

И.А. Бланк рассматривает инвестиции как вложение капитала с целью его последующего увеличения [21, С. 10]. Развивает данную трактовку М.Бромвич, считавший инвестиционным решением отказ от текущего потребления, надеясь на увеличение потребления в будущем [27, С. 68].

Инвестиции – относительно новая категория, заменившая понятие валовых капитальных вложений централизованной плановой экономике, подразумевавшее совокупность затрат на реализацию долгосрочных вложений капитала в средства производства (основные фонды). В наиболее узком определении, «капитальные вложения» большинство экономистов трактовали как затраты на строительство и приобретение основных средств.

Российские учёные Шевчук В.Я. и Рогожин П.С. рассматривают понятие инвестиций с двух позиций: финансовой, по которой инвестиции - это активы, средства, которые вкладываются в хозяйственную деятельность с целью получения доходов; и экономической, по которой инвестиции рассматриваются как отчисления на образование, расширение, реконструкцию и техническое перевооружение основного и оборотного капитала [146, С. 6].

Профессор М. Исраилов отмечает, что «инвестиции - это активы, которыми владеет предприятие в целях получения дохода в форме процентов, роялти, дивидендов, арендной платы, а также в форме прироста собственного капитала или путём получения иных выгод» [55, С. 163].

В Международных стандартах финансовой отчётности под инвестициями понимается актив, который компания держит в целях увеличения богатств через повышение стоимости капитала [119].

В рамках настоящего исследования представляет интерес изучение сущности инвестиций как экономического явления Д. Ендовицкого, который рассматривает их, с одной стороны, как часть актива, необходимого предприятию для накопления капитала путём вложения средств, а с другой - как сумму собственного капитала и долгосрочных обязательств компании [47, С. 34]. Отметим, что определение Д. Ендовицкого было одной из первых попыток раскрытия сущности инвестиций как учётно-аналитической категории.

Кувалдина Т. Б., изучая сущность и классификацию инвестиций как объекта бухгалтерского учёта, выделяет следующие общие черты, характеризующие понятие «инвестиции»: инвестиционные затраты отличаются длительностью периода; через вложения происходит приращение капитала, увеличение прибыли (дохода) в будущем, достижение положительного социального эффекта [71, С. 53].

По результатам анализа мнений вышеизложенных и других учёных можно заключить, что раскрытие сущности инвестиций зависит, прежде всего, от уровней экономики. На микроуровне определение инвестиций затрудняет множественность субъектов (инвесторы, заказчики, подрядчики, пользователи) и объектов (денежные средства, целевые банковские вклады, ценные бумаги, движимое и недвижимое имущество, имущественные права и др.) инвестиционной деятельности и цели инвестирования. Сущность категории «инвестиции» на микроуровне специфична для каждого из них.

На макроэкономическом уровне инвестиции представляют собой часть общественного продукта, рассматриваемого с одной стороны как непотребленную в конкретный момент времени, с другой стороны как вектор развития капитала и общественного производства в целом.

Определение инвестиций с макроэкономической точки зрения даёт Омурканов Ы.К.: «инвестирование является одним из факторов, генерирующих циклические колебания на макроуровне, поскольку инвестиции - наиболее изменчивый компонент общих расходов и изменяется гораздо сильнее, чем потребление и ВВП» [111, С. 11].

Профессор Шербекова А.А. рассматривает инвестиции с позиции определения инвестиционных рисков, считая, что «внедрение инвеcтиций в любой cфере деятельноcти являетcя зaтрaтным процеccом c прогнозируемым, но не обязaтельным положительным эффектом, поэтому для оценки эффективноcти инвеcтиционной деятельноcти предприятия необходимо точное определение cтепени влияния нa него того или иного инвеcтиционного риcкa [147, С. 152-154].

Вопросам управления инвестициями в строительстве посвящены труды Куловой Э.У., которая отмечает: «капиталовложения - невозвратные издержки, а при ошибочности проекта - это большие убытки, поэтому расчёт затрат и результатов реализации капиталовложений, оценка их сравнительной эффективности настоятельно необходимы» [72, С. 70].

Исследованию теоретических положений управления инвестициями в дорожном строительстве посвящены работы В. В. Гасилова [32, 33, 34], Э. В. Дингеса [43], А.А. Зубарева [52], С.Н. Поздеевой [116], Ш. Б. Пулатовой [121], С.С.Пшеничникова [122] и др.

Так, Барановой И.А. дано определение инвестиций железнодорожного транспорта как специфической отраслевой подсистемы денежных отношений, жёстко регламентированных государством, связанных с формированием, распределением, перераспределением и использованием инвестиционных ресурсов в целях обеспечения функционирования и развития железнодорожного транспорта [20]. Данную трактовку можно применить к автодорожному строительству с дополнениями и уточнениями.

Поздеева С.Н., выделяя исключительную важность управления инвестиционно-финансовой деятельностью дорожных организаций, отмечает, что при определении стратегий развития дорожных организаций как в краткосрочной, так и долгосрочной перспективе особое внимание должно фиксироваться не только на инвестиционных проблемах предприятий, но и на проблемах их наиболее эффективного использования при реализации этих стратегий [116].

К основным причинам недостаточного развития методической базы инвестиционного и финансового планирования деятельности дорожных организаций она относит: обособленное планирование инвестиционных планов по развитию предприятий и источников и условий их финансирования, игнорирование инфляционных процессов и факторов риска и неопределенности при разработке инвестиционных и финансовых решений; неиспользование или недоиспользование в качестве эффективного рычага управления инвестиционно-финансовой деятельностью амортизационной политики предприятия, неиспользование при разработке инвестиционных и финансовых программ развития предприятия экономико-математических и компьютерных моделей.

По результатам анализа различных толкований, «инвестиции» предлагаем трактовать как вложение денежных, материальных и интеллектуальных ценностей в объекты предпринимательской и других видов деятельности с целью получения прибыли или достижения других выгод. Обобщая разные определения понятия и сущности инвестиций можно выделить специфические черты инвестиционного процесса:

1. инвестиции связаны со значительными финансовыми затратами;
2. отдача от инвестиций может быть получена только в будущем или же иметь только социальный эффект;
3. процесс инвестирования сопровождаётся определёнными рисками и неопределённостями;
4. капитальные инвестиции осуществляются в конкретное предприятие в форме приобретения, строительства объектов основных средств, расширения экономического потенциала.

В целом, можно выделить 3 подхода к определению понятия «инвестиции»:

- затратный подход, согласно которому инвестиции рассматриваются как совокупность затрат на реализацию долгосрочных вложений капитала в средства производства (основные фонды), затрат на строительство и приобретение основных средств;

- подход к определению инвестиций как вложение определённых ресурсов с целью получения будущих выгод или с целью последующего увеличения капитала;

- ресурсный подход, подразумевающий под инвестициями процесс трансформации ресурсов организации в ее капитал.

С точки зрения бухгалтерского учёта считаем наиболее интересным третий подход, отражающий взаимосвязь двух сторон процесса инвестирования: использование ресурсов и получение результата (прирост капитала), причём результат должен быть достаточным для возврата субъекту инвестирования произвёденных затрат и обеспечить прирост капитала, получения других благ или выгод. Данная взаимосвязь отражена нами схематически на рисунке 1.1.

**Рисунок 1.1. Инвестиционная деятельность как процесс трансформации ресурсов**

Источник: составлен автором.

Таким образом, инвестиции и результаты их трансформации относятся к основным объектам бухгалтерского учёта, экономического анализа и аудита. Как объект экономического анализа инвестиции представляют собой долгосрочное вложение средств в инвестиционный проект предприятия или отрасли с целью получения прибыли. Основной задачей бухгалтерского учёта инвестиций является учёт стоимости инвестированного капитала.

Учёт инвестиций в строительных организациях исследовал А.Н.Бортник, мы согласны с его мнением о том, что в строительстве к инвестициям необходимо отнести не только капитальные вложения, но и материально-техническую базу строительных организаций (производственные мощности, материалы, конструкции, оборудование). Инвестиции должны охватывать полный научно-технический и производственный цикл образования строительной продукции [24].

Различным аспектам учёта и аудита в организациях дорожного строительства в целом, и инвестиций в частности посвящены исследования Аксеновой Е.А. [15], Валеева А.Р. [28], Гориной А. А. [39], Ковалевой А. М. [62], Раковец Л. Д. [124], Рахаева В. А. [125], Спринжа С. Л. [134, 135], Филимоновой Н. И. [140], Филько [141], Эсенов А. С. [155] и др.

С бухгалтерской точки зрения считаем необходимым использование понятия инвестиционные активы, под которым предлагаем понимать объект инвестиций, который является непосредственным результатом инвестиционной деятельности и может принести прибыль или дополнительную стоимость в будущем. К основным характеристикам инвестиционного актива относятся срок, доходность, ликвидность, степень риска и уровень концентрации.

Инвестиционные активы для учётных целей могут быть классифицированы по таким критериям, как объект, субъект, сроки и цель инвестирования, уровень ликвидности, степень риска (рисунок 1.2).

**Рисунок 1.2. Классификация инвестиционных активов**

Источник: обобщён автором по данным [18], [43], [71]

В зависимости от периода возвращения капитала инвестиционные активы могут быть краткосрочными – до 1 года; среднесрочными - от 1 до 5 лет; долгосрочными - свыше 5 лет. По объектам инвестирования выделяют материальные, финансовые и интеллектуальные вложения.

Важным критерием является ликвидность и рискованность вложений. Риск и доходность находятся в прямой зависимости, т.е. чем выше потенциальная доходность проекта, тем выше опасность потерять капитал.

Значимым для темы данного исследования и требующим дополнительных разъяснений является понятие «инвестиционное имущество», которое представляет собой согласно международным стандартам (IAS 40, параграф 7) недвижимость, не используемую в производственном процессе; либо сырье и материалы, купленные в запас в целях перепродажи или последующего использования [119].

В современных условиях возрастает роль аренды и ее учёта в сфере строительства, благодаря которой организации получают возможность использования в своей деятельности дорогостоящие объекты, приобретение которых невозможно с финансовой точки зрения. Но при этом организации сталкиваются с проблемой отражения операций по аренде в своей отчётности.

Разработка дальнейших направлений совершенствования учёта и аудита арендных операций требует системного исследования данной учётной категории. Раскрытие экономической сущности понятия аренды, осознание ее современного значения позволит сформировать подходы к раскрытию сущности аренды как объекта учёта.

Исторически понятие аренды нашло отражение в "Капитале" К. Маркса, он рассматривает аренду в контексте отношений собственности и капиталистического производства. Аренду К. Маркс трактует как часть капиталистической эксплуатации - капитального дохода, получаемого от собственности, которую арендуют капиталисты для производства. В первом томе "Капитала" он анализирует землю как фактор производства, и описывает, как капиталисты получают прибавочную стоимость от аренды земли и как это влияет на распределение прибавочной стоимости между владельцами земли и капиталистами. «Арендная плата - это доход владельца земли, который капиталисты платят за использование её для производства. Этот доход, как и любой другой доход от собственности, формируется из прибавочной стоимости, созданной трудом» [76].

Отметим, что К. Маркс не рассматривал аренду как современное бухгалтерское понятие, но подчёркивает ее роль в капиталистическом накоплении. Современные стандарты учёта требуют учёта аренды как активов и обязательств, что отличается от марксистского подхода, где аренда рассматривается в контексте доходов от собственности.

Вопросами аренды и арендных отношений в сельском хозяйстве занимались А. Смит, Д. Рикардо, К. Робертус, К. Каутский, П. Маслов и др.

В современной экономической литературе многие учёные считают, что аренда - это предоставление одной стороной, арендодателем, другой стороне - арендатору, объектов по договору аренды во временное владение и пользование или во временное пользование на определенный срок и за согласованную между ними арендную плату.

Большинство авторов рассматривает аренду как основанные на договоре между арендодателем и арендатором имущественные отношения, когда последнему передаются в срочное возмездное владение и пользование различные объекты долгосрочного пользования, необходимые арендатору для самостоятельного осуществления хозяйственной и иной деятельности [30, 67, 128].

Талье И.К., Абашина A.M., Бражникова Л.H., Леонтьева Е.В. понятие аренды предлагают понимать как один из видов предпринимательской деятельности [17]. Таким образом, эти авторы усиливают значимость аренды, присваивая предпринимательскую функцию.

Горемыкин В. А. рассматривает аренду как «систему хозяйствования или организационную форму предпринимательства, выражающую отношения собственности и состояние производительных сил, и прежде всего, рабочей силы» [38].

По мнению Кадочниковой А. В. активом, принятым в аренду является разновидность выраженного в денежном измерителе актива, который принадлежит арендатору на правах арендного договора или договора лизинга, увеличивает сумму основных активов арендатора, находится под его полным контролем в течение срока действия договора, отражает его возможные будущие доходы и влияет на изменение основных финансовых показателей деятельности [57].

Появление актива, принятого в аренду, влечет за собой кардинальные изменения в структуре финансового анализа предприятия. Новое имущество, возникшее в активах организации независимо от наличия на него юридических прав, значительно изменит валюту баланса, увеличив её. Помимо этого, изменятся практически все показатели, влияющие на результаты анализа финансового состояния компании, и применяемые ранее формы отчетности [57].

Абдиев М. Ж. определяет аренду как договор, согласно которому арендодатель передаёт арендатору в обмен на арендную плату или серию платежей право использования актива в течение согласованного срока, и считает, что методика ведения бухгалтерского учёта аренды основных средств во многом зависит от правильного понимания внутреннего содержания аренды [14].

Аренда - это договор, по которому одна сторона, называемая арендодателем, передаёт другой стороне, называемой арендатором, право использования определенного имущества или услуг за определенную плату в течение определенного периода времени. В контексте недвижимости, аренда обычно касается сдачи в аренду земли, жилых помещений, коммерческих помещений или индустриальных объектов. **Аренда как средство эффективного использования ресурсов,** позволяет компаниям и организациям использовать необходимое оборудование, транспортные средства, производственные помещения и другие ресурсы без необходимости покупки их в собственность. Это даёт возможность экономить капитал, сосредоточиться на основной деятельности.

Аренда предоставляет более гибкие и мобильные решения для компаний, позволяя адаптироваться к изменяющимся условиям рынка и потребностям бизнеса. Компании могут легко арендовать или увеличивать обьём аренды в соответствии с потребностями. Аренда оборудования или помещений позволяет компаниям избежать значительных капитальных затрат и снизить операционные расходы. Они могут платить только за использование ресурсов в течение определенного времени, что облегчает управление финансами и бюджетом.

Современные компании выделяют следующие основные аспекты аренды:

1. **Объект аренды.** Это может быть недвижимость (квартира, офисное помещение, земельный участок), транспортное средство (автомобиль, грузовик), оборудование (компьютер, производственная линия) или другие виды имущества.
2. **Стороны договора -** арендодатель - лицо или организация, которая предоставляет право использования имущества или услуги в аренду; арендатор - лицо или организация, которая принимает это имущество в аренду и оплачивает за его использование.
3. **Срок аренды.** Договор может быть заключён на определенный срок (например, на год, на месяц) или на неопределенный срок с возможностью расторжения по заявлению одной из сторон.
4. **Плата за аренду.** Арендатор обычно обязан выплачивать арендную плату в соответствии с условиями договора. Размер арендной платы зависит от типа и состояния арендуемого имущества, а также от рыночных условий.
5. **Права и обязанности сторон.** Договор аренды определяет права и обязанности как арендодателя, так и арендатора. К арендодателю могут относиться обязанности по обеспечению исправного состояния имущества и предоставлению услуг, а арендатор может быть обязан следить за сохранностью имущества и своевременно оплачивать арендную плату.

Анализируя эволюцию трактовки аренды начиная от хозяйственной операции до формы хозяйственной деятельности можно выделить 5 основных этапов развития арендных операций (рисунок 1.3).

**Рисунок 1.3. Эволюция развития аренды и арендных отношений**

Источник: составлен автором по данным [17, 48]

В 1 этап мы выделили период с зарождения арендных отношений в древнем мире до V века до нашей эры. Основы правового регулирования арендных операций были заложены в Римском праве, развитие которого продолжалось вплоть до ХV века.

Во времена СССР развитие арендных отношений приостановилось, поскольку они больше присущи рыночной экономике, данный этап мы выделили как этап застоя. Начиная с 2000 годов начали возрождаться и развиваться арендные операции в КР в связи со развитием рыночных отношений, это IV, современный этап в развитии арендных отношений в КР.

По результатам проведенного обзора научной литературы нами выделены 3 основных подходов к выявлению сущности аренды:

- подход к определению аренды как комплекса отношений;

- подход к определению аренды как вида предпринимательской деятельности, направленной на вложение временно свободных или привлеченных средств;

- подход к определению аренды как формы финансирования капиталовложений в основные фонды.

Анализ определений аренды позволяет сделать вывод, что как в научной литературе, так и в законодательстве КР отсутствует унифицированный подход к определению его сущности и содержания.

Cопоставление аренды с другими видами имущественных отношений позволил установить, что аренда как объект учёта характеризуется совокупностью хозяйственных операций, т.е. процессом, который начинается с момента предоставления (принятия) имущества, продолжается в течение срока использования, заканчивается возвращением или выкупом объекта аренды и сопровождаётся периодическими расчётами все это время.

Исходя из вышеизложенного, предлагаем определение аренды как объекта бухгалтерского учёта: это хозяйственный процесс, включающий в себя совокупность арендных операций, возникающих в связи с предоставлением (принятием) во временную эксплуатацию объектов основных средств. Хозяйственные операции по предоставлению (принятию) во временную эксплуатацию объектов аренды, по расчёту между арендатором и арендодателем, возвращению объекта аренды по окончании срока называются арендными операциями.

Аренда является важным инструментом в коммерческой и личной деятельности, позволяя арендаторам использовать имущество без необходимости его приобретения и связанных с этим капитальных затрат. Для арендодателей аренда может быть источником постоянного дохода и способом эффективного использования имущества. В случае аренды оборудования или транспортных средств ответственность за его обновление и техническое обслуживание часто лежит на арендодателе. Это освобождаёт арендатора от необходимости заботиться о регулярном обслуживании и ремонте оборудования.

Обзор исследований зарубежных и кыргызских ученых и обобщёние передовой практики по проблеме развития учёта, анализа и аудита инвестиций и аренды проведен в следующих параграфах диссертационной работы.

* 1. **Концепция организации и теоретические подходы учётно-аудиторской системы в управлении инвестициями и арендой**

**в дорожном строительстве**

В процессе исследования методологии и организации учёта и аудита инвестиций в целом, и в дорожном строительстве, в частности, нами были изучены научные труды таких зарубежных ученых, как К. Друри [46], Ч. Хорнгрен, К.Т. Тайгашинова [137], А. Н. Бортник [24], А. М. Ковалева [62], Л. Д. Раковец [124] и др.

Исследованием отдельных проблем развития учёта и аудита инвестиционных вложений, а также повышения их эффективности занимались кыргызские учёные М. Исраилов [55], А.А. Саякбаева [129], А.А. Шербекова [147, 148, 149], А.Б. Ботобеков [25], Э.У. Кулова [72] и др.

Одним из первых проблемы учёта инвестиционной деятельности компаний были исследованы К. Друри, который по результатам обзора 300 крупных английских обрабатывающих компаний пришёл к выводу о том, что метод расчёта периода окупаемости и метод внутреннего коэффициента окупаемости остаются наиболее часто применяемыми на практике учёта инвестиций. Считая, что решения о капиталовложениях жизненно важны, так как они связаны с затратами больших сумм денег и влияют на ведение дела в течение многих лет, он предложил провести анализ нормы прибыли, чистой приведённой стоимости и внутреннего коэффициента самоокупаемости капиталовложений [46].

Мы считаем, что аудит инвестиционных операций и аренды в соответствии с МСФО требует от аудиторов не только знания и точного применения международных стандартов, но и умения учитывать особенности каждой сделки. Это включает в себя детальный анализ условий контрактов и оценку связанных рисков, что критично для точного отражения влияния этих сделок на финансовые отчеты. Тщательная проверка специфики сделок позволяет выявить потенциальные риски и их влияние на финансовое состояние компании, обеспечивая более достоверную и полную отчетность.

Развивающие страны, и в их числе Кыргызстан, сталкиваются с уникальными трудностями при внедрёнии МСФО, главным образом из-за недостаточной зрелости рыночных институтов и необходимости постоянного обновления нормативной базы. Эти вызовы требуют значительных усилий по укреплению институциональной базы и адаптации законодательства, чтобы обеспечить эффективное соответствие международным стандартам и повысить прозрачность и надежность финансовой отчётности.

По мнению Петрова А. М. «Международные стандарты финансовой отчётности требуют от компаний подробного раскрытия информации об инвестициях, включая методы оценки и учёты изменений в рыночной стоимости активов» [115].

На наш взгляд, данное утверждение подчёркивает ключевые требования МСФО к раскрытию информации об инвестициях. МСФО требуют от компаний предоставления детализированной информации о своих инвестициях, что включает в себя не только общие данные, но и специфическую информацию о методах оценки и учётных процедурах. Подробное раскрытие помогает пользователям финансовой отчётности (инвесторам, кредиторам и другим заинтересованным сторонам) лучше понимать, как инвестиции оцениваются и как они могут влиять на финансовое состояние и результаты деятельности компании.

МСФО предписывают компании раскрывать методы, используемые для оценки инвестиционных активов, такие как методы справедливой стоимости или амортизированной стоимости. Это обеспечивает прозрачность и позволяет пользователям оценить, насколько объективно и точно отражены инвестиции в отчётности. К примеру, метод справедливой стоимости может требовать регулярной переоценки активов в соответствии с изменениями рыночных условий.

Внедрение МСФО в области аудита инвестиционной деятельности и аренды требует учёта специфических особенностей каждой страны. Это включает в себя как особенности правового регулирования, так и экономические условия, что усложняет задачу обеспечения единства и точности финансовой отчётности. Внедрение МСФО в сфере аудита инвестиционной деятельности и аренды действительно представляет собой сложную задачу, особенно в контексте различий между странами. Это мнение подчёркивает важный аспект процесса перехода к международным стандартам, который часто недооценивается.

Каждая страна имеет свою уникальную правовую среду, включая национальные законы, правила и налоговые режимы, которые могут существенно отличаться от международных стандартов. Например, особенности налогообложения аренды или инвестиционной деятельности могут варьироваться, что влияет на то, как эти операции должны отражаться в финансовой отчётности.

Некоторые страны могут иметь уникальные требования к раскрытию информации или особые налоговые льготы, которые не предусмотрены в МСФО. Это может требовать адаптации международных стандартов для соблюдения местных требований или создания дополнительных отчетных форматов. Экономическая среда страны, включая уровень инфляции, валютные колебания и экономическую стабильность, также играет значительную роль. Например, страны с высокой инфляцией могут столкнуться с особыми проблемами при оценке активов и обязательств по международным стандартам. Внедрение МСФО в области аудита инвестиционной деятельности и аренды действительно требует учёта специфических особенностей правового и экономического контекста каждой страны. Это усложняет задачу обеспечения единства и точности финансовой отчётности, требуя от организаций гибкости и способности адаптировать международные стандарты к местным условиям.

Относительно аудита инвестиционных активов в соответствии с международными стандартами необходимо подчеркнуть важность комплексного подхода к аудиту инвестиционных активов, и отметить, что аудит требует от аудиторов не только глубокого понимания бухгалтерского учёта, но и способности адаптировать международные нормы к местным условиям, что может включать в себя специфику налогового и инвестиционного регулирования.

Аудиторы должны не только обладать глубокими знаниями международных стандартов бухгалтерского учёта, но и уметь адаптировать их к специфическим местным условиям, таким как налоговые и инвестиционные нормы. Это требует от профессионалов гибкости и способности учитывать национальные особенности, чтобы обеспечить точность и соответствие финансовой отчётности.

По мнению В.А. Иванова, «учёт инвестиционных активов и аренды в соответствии с МСФО требует от бухгалтеров и аудиторов высокой квалификации и постоянного обновления знаний о международных стандартах. Важно учитывать все особенности оценки и раскрытия информации для обеспечения достоверности финансовой отчётности» [53]. Он подчёркивает важность высокой квалификации бухгалтеров и аудиторов для точного учёта инвестиционных активов и аренды в соответствии с международными стандартами (МСФО). Постоянное обновление знаний необходимо для обеспечения достоверности финансовой отчётности, поскольку учёт и раскрытие информации по этим вопросам имеют множество нюансов.

Мы считаем, что МСФО устанавливают жёсткие требования к раскрытию информации по аренде и инвестиционным активам, что требует от специалистов по бухгалтерскому учёту и аудиту высокой квалификации и постоянного обновления знаний о международных стандартах. Данная позиция подчёркивает важность соблюдения требований МСФО в области аренды и инвестиционных активов. Эти стандарты требуют детального раскрытия информации, что ставит высокие требования к специалистам по бухгалтерскому учёту и аудиту. Они должны обладать не только высокой квалификацией, но и постоянно обновлять свои знания, чтобы эффективно работать в условиях изменений и сложностей, связанных с международными стандартами.

«Применение МСФО к инвестиционным активам предполагает детализированное раскрытие информации о методах оценки и рисках, связанных с инвестициями, что значительно усложняет процесс учёта и аудита» отмечает А.М. Петров [115]. Мы согласимся с его мнением о том, что применение МСФО к инвестиционным активам требует тщательного раскрытия информации о методах оценки и рисках. Это усложняет учёт и аудит, так как необходимо учитывать дополнительные детали и потенциальные риски, связанные с инвестициями.

Ковалева А. М. утверждаёт что, в российском учёте «согласно МСФО, аренда должна отражаться в финансовой отчётности таким образом, чтобы обеспечить полное понимание пользователями информации о влиянии аренды на финансовое положение и результаты деятельности компании. Это требует значительных изменений в практике учёта аренды по сравнению с традиционными российскими стандартами» [62].

По нашему мнению, внедрение МСФО в учёте аренды влечет за собой значительные перемены. Согласно МСФО, аренда должна быть детализирована в финансовой отчётности для обеспечения прозрачности и полного понимания её влияния на финансовое состояние и результаты компании. Это требует от организаций пересмотра и адаптации учётной практики, чтобы соответствовать новым требованиям и улучшить информативность отчётности.

Применение МСФО в области аренды приводит к значительным изменениям в учётной практике, особенно в отношении методов оценки и учёта арендных платежей. Это требует от организаций пересмотра существующих подходов и внедрёния новых процедур для соблюдения стандартов. Внедрение МСФО в области аренды существенно изменяет учётные методы, особенно в части оценки и учёта арендных платежей. Это требует от организаций пересмотра старых подходов и внедрёния новых процедур, чтобы соответствовать актуальным стандартам, то есть корректировку содержание учётной политики.

В условиях применения Международных стандартов финансовой отчётности аудитор обязан внимательно анализировать влияние инвестиций и аренды на финансовое положение компании. Это требует тщательной проверки всех аспектов данных операций, чтобы обеспечить достоверность и полноту финансовой отчётности.

Учёт и аудит инвестиционных активов в соответствии с МСФО требует от специалистов применения сложных методов оценки и раскрытия информации, что часто требует значительных усилий для адаптации к условиям. Это связано с различиями между международными стандартами и национальными практиками, что может создавать дополнительные трудности для специалистов.

Начало формы

Конец формы

МСФО требуют учёта всех арендных соглашений в балансе, что усложняет процесс и предъявляет высокие требования к аудиторам. Им необходимо тщательно понимать условия аренды и применять эффективные методы проверки для обеспечения точности финансовой отчётности.

Кадочниковой А. В. исследованы историко-методические аспекты развития бухгалтерского учёта в соответствии с МСФО, выявлены основные проблемы применения IFRS 16 «Аренда». По ее мнению, договор можно считать арендным, если объект аренды является идентифицированным; арендатор получает все экономические выгоды от использования актива; определение способа и цели использования актива осуществляется арендатором; актив не может быть заменен арендодателем [57].

Аудит аренды и инвестиционных активов по МСФО требует не только глубокого понимания специфики этих сделок, но и умения эффективно применять международные стандарты в контексте конкретной учётной практики. Это акцентирует внимание на важности сочетания теоретических знаний и практических навыков, что является ключевым для обеспечения точности и соответствия финансовой отчётности.

Исследуя проблемы разработки методики, моделей и организации финансового и управленческого учёта в дорожном строительстве Е.А.Аксенова предложила методику раздельного финансового и управленческого учёта для организаций дорожного строительства. Предложенная Аксеновой Е.А. бухгалтерская модель центров собственности в организациях дорожного строительства, включающая центры финансовой ответственности, инвестиций и собственности, характеризует их в соответствии с используемыми принципами, оценочными показателями, используемым учетным алгоритмом по определению чистых пассивов, механизмами управления резервной системой, платежеспособностью, собственностью и прогнозированием собственности, организацией контроля и системой допущений [15].

С внедрением МСФО в практику бухгалтерского учёта и аудита в Кыргызстане произошли значительные изменения в подходах к учёту, отчётности и контролю за финансовыми операциями. Адаптация МСФО для учёта аренды в Кыргызстане требует от организаций пересмотра своих учётных практик и процедур для соответствия международным требованиям, что может потребовать значительных изменений в существующей учётной системе. В этом понимании переход рассматривается в ключевых аспектах, которые необходимы для успешного перехода к МСФО.

Переход к МСФО в Кыргызстане требует комплексного подхода, включающего как пересмотр и адаптацию текущих учётных стандартов и процедур, так и повышение уровня квалификации специалистов. Это необходимо для обеспечения точности и соответствия финансовой отчётности международным требованиям, что в свою очередь способствует улучшению прозрачности и надежности финансовых данных и повышению доверия к финансовой отчётности со стороны инвесторов, кредиторов и других заинтересованных сторон.

Вместе с тем, переход к МСФО полностью не обеспечивает необходимые методики учёта инвестиции и аренды современных компаний. Интеграция Международных стандартов финансовой отчётности в учёт инвестиционных активов в Кыргызстане сталкивается с трудностями, связанными с необходимостью пересмотра существующих методик оценки и учёта, чтобы обеспечить полное соответствие международным стандартам.

Мы полагаем, что в нашей учётной практике особые требования к учёту аренды не предъявляются, поскольку у нас используется в основном операционная текущая аренда. Использование финансовой аренды в нашей стране почти не практикуется. По законодательству КР финансовой арендой занимаются коммерческие банки, имеющие лицензию НБКР. Действующие обычные ОсОО редко получают лицензию НБКР для осуществления операций по финансовой аренде. Поэтому, обычному рядовому бухгалтеру не обязательны глубокие знания по ведению учёта аренды.

Таким образом, мы пришли к следующим выводам:

- для успешного внедрёния МСФО бухгалтеров должны дополнительно обучать на курсах по программе CIPA;

- МСФО и нововводимые стандарты своевременно не обсуждаются со стороны государственной службы регулирования и надзора за финансовым рынком КР.

Начало формы

Конец формы

Относительно применения МСФО в части инвестиционных активов следует отметить, что оно требует от организаций адаптации учётной политики и практических методов для обеспечения прозрачности и достоверности финансовой отчётности. Для эффективной адаптации организации должны пересмотреть свою учётную политику и практику организации учёта. Такой процесс может быть сложным и ресурсоемким, но критически важен для повышения доверия к финансовым данным и соответствия международным требованиям.

Аудит инвестиционных активов требует комплексного подхода к анализу методов оценки и признания, что особенно важно для обеспечения достоверности финансовой отчётности. Здесь необходимо акцентировать внимание на необходимости адаптации международных стандартов к специфике местного контекста. Это подчёркивает важность тщательной проработки всех аспектов для обеспечения достоверности финансовой отчётности и соответствия требованиям как международных, так и национальных стандартов.

Исследуя вопросы аудита учёта аренды по МСФО необходимо отметить сложность данного процесса и важность понимания местных особенностей аренды и инвестиционных операций. Это указывает на важность комплексного подхода к аудиту, который включает в себя как международные требования, так и специфику страны. Такой подход обеспечивает всестороннюю и точную оценку, что критично для достоверности финансовой отчётности.

Дорожное строительство может быть привлекательным объектом инвестиционной деятельности благодаря своему потенциалу получения долгосрочной прибыли и содействия экономическому развитию. Организационные основы инвестиций в дорожное строительство включают в себя следующие элементы:

1. Планирование и технико-экономическое обоснование - проведение детальных исследований для определения необходимости строительства новых дорог или улучшения существующих. Это включает в себя оценку транспортных потоков, экономических выгод, воздействия на окружающую среду и затрат.

2. Финансирование - обеспечение средств для проектов дорожного строительства из различных источников. Это могут быть государственные бюджеты, государственно-частное партнерство, международные кредиты или облигации, выпущенные специально для развития инфраструктуры.

3. Управление проектом - создание специальной группы управления проектом, ответственной за контроль всего процесса строительства. Это включает в себя координацию с подрядчиками, инженерами и другими заинтересованными сторонами для обеспечения эффективного выполнения и своевременного завершения.

4. Нормативно-правовая база - создание нормативно-правовой базы для управления проектами дорожного строительства. Это включает в себя получение необходимых разрешений, соблюдение норм охраны окружающей среды и безопасности, а также обеспечение прозрачности и подотчётности инвестиционного процесса.

5. Подписание контрактов и закупок - привлечение квалифицированных подрядчиков посредством прозрачного и конкурентного процесса торгов. В контрактах должны быть указаны требования к проекту, сроки, стандарты качества и условия оплаты, чтобы обеспечить успешное выполнение.

6. Мониторинг и оценка - внедрение систем мониторинга хода реализации проекта, контроля затрат и обеспечения качества на протяжении всего этапа строительства. Регулярная оценка помогает выявлять и устранять любые проблемы или задержки, гарантируя, что проект будет идти по плану.

7. Техническое обслуживание и эксплуатация - разработка планов долгосрочного содержания и эксплуатации построенных дорог. Это включает в себя регулярные проверки, ремонт и модернизацию для обеспечения безопасности и функциональности инфраструктуры.

Следовательно, создав эти организационные основы, можно эффективно управлять инвестициями в дорожное строительство, что приведёт к развитию высококачественной инфраструктуры, приносящей пользу как экономике, так и обществу.

Ключевым и проблемным вопросом было и остается обеспечение эффективности финансирования дорожного строительства.

Перспективным направлением финансирования, способствующим повышению окупаемости вложений считаем внедрение проектов государственно-частного партнёрства в отрасль. Исследованием данного вопроса занимались Алешина И. А [16], Бреус Н.Л. [26], Гасилов В. В. [33], Гусейналиев В. А. [42], Земляков Д. Н. [49], Зубайдуллина Д. В. [51], Коденцева Ю. В. [63], Мурзина Е. А. [81], Николаева М. В. [107], Попадюк Т. Г. [117], Шитиков Д.В. [151, 152], Шпилькина Т. А. [153] и др.

Гасилов В. В. считает, что основными моделями, представляющими наибольшие перспективы развития в отрасли дорожного хозяйства являются:

1) контракты на управление. Данная модель несет для подрядчика минимальные риски, так как исключает ответственность за ошибки проектирования и строительства;

2) DB – строительство новых дорог средней или большой пропускной способности, либо реконструкция существующих дорог. В отличие от традиционных подходов к государственным заказам, модель DB объединят этапы проектирования и строительства в одном контракте. При этом один подрядчик несет общие риски как строительства, так и возможности ошибок в разработке проекта;

4) DBFO – строительство новых дорог на платной или бесплатной основе для физических пользователей [33].

По утверждению Шитикова Д.В. считает, что при выборе модели ГЧП необходимо акцентировать внимание на положение о необходимости максимально-возможного привлечения инвестиций частного сектора и передачи наибольшей степени рисков подрядчику для ускоренного развития транспортной сети. В качестве приоритетной модели предлагает форму концессионных соглашений, снимающу. нагрузку финансирования с бюджетной системы и переносящая ее на непосредственных пользователей дороги.

В условиях сложившегося недостатка финансирования, особенно в регионах, повышается значение привлечения внутреннего капитала в автодорожную отрасль. Это позволит построить больше объектов, получить больше эффектов и быстрее окупить вложенные инвестиции.

Инвестирование в дорожный бизнес имеет свои особенности и факторы, которые следует учитывать при принятии решения о вложении средств в эту отрасль. К ключевым особенностям инвестирования в дорожном бизнесе, на наш взгляд, следует отнести:

1. Долгосрочность инвестиций - строительство и реконструкция дорог являются долгосрочными проектами, требующими значительных финансовых вложений и временных ресурсов. Инвесторы должны быть готовы к долгосрочным вложениям с ожиданием получения прибыли в будущем.

2. Государственное регулирование - дорожная отрасль зачастую сильно зависит от государственного финансирования и регулирования. Политика государства, изменения в правилах строительства и финансирования дорог могут существенно повлиять на инвестиционные решения.

3. Преобладание инфраструктурных проектов - дорожный бизнес часто связан с другими инфраструктурными проектами, такими как строительство мостов, тоннелей, пересечений и развязок. Инвесторы должны учитывать комплексный характер таких проектов.

4. Риски строительства и эксплуатации - инвестиции в дорожный бизнес носят свои риски, связанные с возможными задержками в строительстве, неожиданными расходами на обслуживание и ремонт дорог, изменениями в транспортной инфраструктуре.

5. Технологический прогресс - инновации в области дорожного строительства, такие как новые материалы, умные системы управления дорожным строительством, могут повлиять на эффективность инвестиций в эту сферу.

6. Социальные и экологические аспекты - при разработке и строительстве дорог необходимо учитывать социальные и экологические последствия проектов, такие как воздействие на местное население, биоразнообразие и климат.

Инвестирование в дорожный бизнес требует тщательного анализа, учёта рисков и особенностей этой отрасли, а также понимания влияния внешних факторов на результативность инвестиций в данном секторе.

Затраты, включаемые в себестоимость инвестиций в дорожном строительстве, могут быть разнообразными и включают следующие основные составляющие:

1. Стоимость приобретения. Это основная составляющая затрат, которая включает в себя стоимость приобретения дорожных транспортных средств (автомобилей, автобусов, спецтехники) или дорожной инфраструктуры (дорог, мостов, тоннелей).

2. Транспортные и логистические расходы. Кроме цены покупки, в себестоимость инвестиций включаются расходы на транспортировку объектов, расходы на логистику, таможенные сборы, страхование и комиссии.

3. Расходы на подготовку объектов к использованию. Эти расходы могут включать в себя расходы на техническое обслуживание, монтаж, наладку, обучение персонала, а также другие затраты, связанные с подготовкой дорожно-строительных объектов к эксплуатации.

4. Затраты на ремонт и обслуживание. Помимо начальных затрат, в себестоимость инвестиций включаются расходы на регулярное техническое обслуживание, ремонт и замену деталей, чтобы гарантировать исправность и надежную работу транспортных объектов.

5. Затраты на модернизацию и обновление. Для поддержания конкурентоспособности и соответствия современным требованиям включаются расходы на модернизацию и обновление дорожно-строительных объектов.

6. Амортизация. Расходы на амортизацию (либо износ) инвестиций в дорожном строительстве также учитываются в себестоимости и представляют стоимость износа активов за определенный период времени.

Все указанные затраты суммируются для определения полной себестоимости инвестиций в дорожном строительстве, которая отражает общие затраты на приобретение, эксплуатацию и поддержание объектов этой отрасли. Точный учёт и анализ этих затрат позволяет эффективно управлять финансовыми ресурсами и обеспечить эффективное использование инвестиций в дорожном строительстве.

Как известно, определение стоимости инвестиций по дорожно-строительным объектам может осуществляться различными способами в зависимости от целей оценки. В ходе исследования определены наиболее часто применяемые методики определения стоимости инвестиций по дорожно-строительным объектам, а именно:

1. Стоимость приобретения. Один из наиболее распространенных способов определения стоимости инвестиций - это учёт стоимости приобретения дорожно-строительных объектов. Это включает в себя все затраты по покупке объектов (цена закупки, налоги, комиссии и прочее).

2. Стоимость замены. Этот метод определяет стоимость инвестиций на основе затрат, которые потребовались бы на замену имеющихся объектов аналогичными новыми объектами. Учитываются текущие цены на аналогичные объекты и стоимость строительства.

3. Стоимость восстановления. Этот метод определяет стоимость инвестиций через расчёт затрат на восстановление дорожно-строительных объектов до состояния, пригодного для эксплуатации. Учитываются стоимость материалов, работ, обновления технологий.

4. Стоимость рыночная. Оценка инвестиций на основе рыночной стоимости дорожно-строительных объектов. При этом учитывается стоимость, которая была бы получена при продаже объектов на открытом рынке.

5. Стоимость доходная. Этот метод основан на прогнозе будущих денежных потоков, которые могут быть получены от использования дорожно-строительных объектов и их дальнейшем дисконтировании к текущей стоимости.

При оценке стоимости инвестиций по дорожно-строительным объектам важно учитывать цели оценки, характер объектов, рыночные условия, степень износа и другие факторы, которые могут влиять на их стоимость. Комбинация различных методов может быть использована для получения более точной и объективной оценки стоимости инвестиций в данной сфере.

МСФО представляют собой базовое руководство по учёту инвестиций в различные виды активов, включая инвестиции в дорожное строительство. При учёте инвестиций в дорожном строительстве согласно МСФО следует учитывать следующие основные принципы и правила:

1. Оценка активов. Инвестиции в дорожное строительство должны быть оценены по справедливой стоимости или по стоимости участия, в зависимости от характера и цели владения данными активами. В случае, если инвестиции оцениваются по справедливой стоимости, необходимо учитывать изменения этой стоимости в отчётности.

2. Себестоимость инвестиций. Себестоимость инвестиций в дорожное строительство должна включать не только стоимость непосредственной покупки активов, но и дополнительные затраты, такие как расходы на транспортировку, таможенные пошлины, налоги и комиссии.

3. Амортизация. Инвестиции в дорожное строительство часто подлежат амортизации, то есть постепенному списанию их стоимости на протяжении срока полезного использования. Согласно МСФО, необходимо определить срок полезного использования инвестиций и применять соответствующие методы амортизации согласно учётной политики организации.

4. События после отчетной даты. Если после отчетной даты произошли существенные изменения в стоимости инвестиций в дорожное строительство или в их условиях использования, такие события должны быть отражены в финансовой отчётности в соответствии с принципами МСФО.

5. Финансовые инструменты. Если инвестиции в дорожное строительство представлены в виде финансовых инструментов, таких как ценные бумаги или долговые обязательства, их учёт должен соответствовать требованиям стандартов МСФО, касающимся финансовых инструментов.

Учёт инвестиций в дорожном строительстве по МСФО требует соблюдения определённых правил и принципов для обеспечения прозрачности отчётности и соответствия международным стандартам.

В исследовании нами уделено особое внимание применению цепочки добавленной стоимости (ЦДС) в дорожном строительстве. ЦДС в экономике отражает процесс создания стоимости в продукте или услуге на протяжении различных этапов производства или поставки. Обычно она включает в себя несколько этапов: сырье/материалы, производство, дистрибуцию и розничную продажу. Каждый этап добавляет свою долю стоимости к конечному продукту или услуге.

Экономическое значение цепочки добавленной стоимости заключается в увеличении эффективности и конкурентоспособности предприятий. Оптимизация каждого этапа цепочки может привести к снижению издержек, повышению качества продукции и улучшению обслуживания клиентов. Это также способствует росту прибыли и укреплению позиций компании на рынке.

Экономический обзор сфокусируется на анализе текущего состояния цепочки добавленной стоимости в определенной отрасли или предприятии. Он включает в себя оценку эффективности каждого этапа процесса производства или поставки, выявление слабых мест, идентификацию возможностей для улучшения и развития. Такой обзор может также включать анализ конкурентной среды, оценку трендов рынка и прогнозирование будущих изменений, чтобы предприятие могло адаптироваться и выиграть на рынке. Учётная модель по использованию ЦДС начинается с использованием инжиринговых услуг, которые играют ключевую роль в развитии и совершенствовании отрасли дорожного строительства Кыргызстана. Нами определены ключевые аспекты их роли и эффективности в дорожном-транспорте (рисунок 1.4).

**Рисунок 1.4. Учёт ЦДС инжиринговых услуг в дорожном строительстве**

Источник: составлен автором по данным [18, 145 и др.]

Проектирование и консалтинг.Инжиниринговые компании предоставляют экспертные знания и консультационную поддержку по проектированию дорожной инфраструктуры. Это помогает оптимизировать планирование и разработку дорожных проектов, учитывая уникальные географические и климатические особенности региона. Консультации специалистов по инжинирингу также помогают выявлять наиболее эффективные решения для улучшения безопасности, увеличения пропускной способности и снижения экологического воздействия дорожных объектов.

Строительство и управление проектами. Инжиниринговые услуги включают выполнение строительных работ по реализации дорожных проектов. Компании, специализирующиеся на инжиниринге, обеспечивают эффективное управление проектами, соблюдение сроков и бюджета, а также контроль качества выполненных работ. Эффективное управление проектами помогает минимизировать риски задержек и перерасхода средств, что является критически важным для успешного завершения дорожных строительств и реконструкций.

Техническое обслуживание и ремонт. Инжиниринговые услуги также включают обслуживание и ремонт дорожной инфраструктуры. Регулярное техническое обслуживание помогает предотвратить поломки и обеспечить долговечность дорог и сооружений. Эффективное техническое обслуживание способствует улучшению безопасности дорожного движения и уменьшению числа аварийных ситуаций на дорогах.

Инновации и современные технологии. Инжиниринговые компании внедряют инновационные технологии в дорожно-строительную отрасль, такие как Цифровые дорожные системы (ЦДС), автоматизации управления транспортным потоком и др. Это способствует повышению эффективности использования дорожной инфраструктуры и улучшению условий движения.

В последние годы инжиниринговые услуги в дорожном строительстве Кыргызстана стали играть важную роль в обеспечении качественной, безопасной и устойчивой дорожной инфраструктуры, что способствуют развитию экономики, повышению уровня сервиса и улучшению качества жизни граждан. После определения учётной стоимости проектных работ начинается следующая система использования ЦДС.

В целом, оптимизация цепочки добавленной стоимости и проведение экономического обзора помогают компаниям стать более конкурентоспособными, эффективными и готовыми к изменениям на рынке.

Нами обоснована необходимость ЦДС для дорожной отрасли, что позволило определить первичную модель учёта использования цепочки добавленний стоимости для дорожной отрасли (рисунок 1.5).

**Рисунок 1.5. Учёт ЦДС в дорожном строительстве**

Источник: составлен автором

В этом учётном процессе шаги определения себестоимости следующие:

**1. Добыча сырья (асфальт, гравий, песок):**

* + на данном этапе происходит добыча необходимых материалов для строительства дорожного покрытия;
  + поставщики материалов могут включать карьеры, шахты и другие предприятия по добыче сырья.

**2. Производство строительных материалов:**

* + на этом этапе сырье подвергается процессу обработки для производства асфальта, бетона, а также других материалов, используемых в дорожном строительстве;
  + эта включает в себя работу асфальтобетонных заводов, заводов по производству бетона и других производственных единиц.

**3. Строительство и ремонт дорог:**

* + на этом этапе материалы применяются для строительства и ремонта дорожного покрытия;
  + это может включать в себя работы по асфальтированию, укладке бетона, укреплению дорожного полотна и другие строительные работы.

**4. Управление и обслуживание дорог**:

* + этот этап включает в себя управление и обслуживание готовых дорожных покрытий;
  + в него входят работы по содержанию дорог, ремонту, управлению движением и другие связанные с техническим обслуживанием задачи.

**5. Услуги консультаций и инжиниринга:**

Этот этап включает в себя консультационные услуги, связанные с планированием, проектированием и управлением дорожных проектов. Сюда входят инженерные компании, архитектурные бюро, а также государственные и частные консалтинговые фирмы.

Каждый из этих этапов добавляет свою долю стоимости к конечному продукту, который представляет собой готовую и поддерживаемую дорогу величину затрат. Оптимизация каждого этапа может улучшить эффективность и качество дорожных работ, а также сократить издержки и сроки выполнения проектов. Начало формы

Эти процессы выглядят следующим образом (рисунок 1.6):

**Рисунок 1.6. Модель учёта цифровизации дорожных систем в дорожном строительстве**

Источник: составлен автором по данным [145]

Считаем, что цифровые технологии, включая Цифровые дорожные системы (ЦДС), могут значительно повысить эффективность отрасли дорожного строительства в Кыргызстане.

Нами определены несколько способов, цепочки добавленных стоимости определили эффективность цифровизации дорожных систем (ЦДС).

1. **Улучшение безопасности дорожного движения**. ЦДС могут включать в себя системы мониторинга и управления транспортным потоком, а также системы предупреждения аварий. Это поможет снизить количество дорожно-строительных происшествий и повысить безопасность как для водителей, так и для пешеходов.
2. **Оптимизация управления дорожной инфраструктурой**. ЦДС могут помочь в управлении дорожной инфраструктурой, включая светофоры, информационные табло, и даже системы управления парковкой. Это позволит более эффективно использовать дорожную сеть и сократить время в пути.
3. **Мониторинг и обслуживание дорог.** Цифровые технологии могут быть использованы для мониторинга состояния дорог и своевременного обнаружения дефектов. Это позволит быстрее реагировать на неисправности и проводить ремонтные работы, что повысит качество дорожного покрытия и удовлетворение пользователей дорог.
4. **Улучшение общественного транспорта.** ЦДС могут быть использованы для оптимизации маршрутов общественного транспорта, предоставления информации о расписаниях движения, а также для сбора данных о пассажиропотоке. Это поможет сделать общественный транспорт более привлекательным для граждан и улучшить его доступность.
5. **Сбор и анализ данных.** Цифровые системы могут собирать большое количество данных о дорожном движении, использовании инфраструктуры и других аспектах отрасли дорожного строительства. Анализ этих данных может помочь принимать более обоснованные решения в планировании развития дорожной инфраструктуры и оптимизации дорожного движения.

Внедрение ЦДС в дорожно-строительную отрасль Кыргызстана может привести к существенному повышению эффективности, улучшению безопасности и качества обслуживания дорожного движения, а также к сокращению времени в пути для пассажиров и более эффективному использованию дорожной инфраструктуры. Оно даёт инвестором более привлекательные условия работы в дорожном строительстве.

**1.3. Нормативное правовое регулирование учёта и аудита инвестиций и аренды**

Внедрение МСФО затрудняет недостаточная зрелость рыночных институтов и необходимости постоянного обновления нормативно-правовой базы. Требуются значительные усилия по укреплению институциональной базы и адаптации законодательства, с тем чтобы обеспечить соответствие международным стандартам и повысить прозрачность и надежность финансовой отчётности.

За последние годы в Кыргызстане проведена большая работа по реформированию системы бухгалтерского учёта в соответствии с современными вызовами и международными стандартами финансовой отчётности. Реформу бухгалтерского учёта в данном направлении необходимо ускорить и в свете того, что Кыргызстан является членом многих международных организаций, которые уже применяют международную финансовую отчетность. Основу реформ должно составить, прежде всего, совершенствование нормативно-правовой и методико-методологической базы бухгалтерского учёта и аудита.

Система нормативно-правового регулирования бухгалтерского учёта на территории КР включает в себя:

1) Налоговый кодекс КР, принятый Жогорку Кенешем КР от 18 января 2022 года;

2) Закон КР «О бухгалтерском учёте» № 76 от 29 апреля 2002 года;

3) Закон КР «Об аудиторской деятельности» № 147 от 3 декабря 2021 года;

4) Закон КР "О государственном регулировании в сфере финансового рынка";

5) Постановление Правительства КР «О Международных стандартах финансовой отчётности» № 593 от 28 сентября 2001 года;

6) Постановление Правительства КР «О Международных стандартах аудита» № 235 от 22 апреля 2002 года и др.

Принимая во внимание происходящие в мире процессы гармонизации учёта и отчётности, в целях ускорения и повышения эффективности реформы учётной системы 3 апреля 2000 года Президентом КР был подписан Указ «О мерах по реформированию бухгалтерской и финансовой отчётности в Кыргызской Республике». Постановлением Правительства КР от 28 сентября 2001 года № 593 «О международных стандартах финансовой отчётности в Кыргызской Республике» в качестве стандартов финансовой отчётности в были утверждены Международные стандарты финансовой отчётности (МСФО). Была создана Национальная комиссия по стандартам финансовой отчётности при Президенте КР, которая являлась единственным постоянно действующим органом, на которого была возложена задача проведения единой государственной политики в области бухгалтерского учёта и аудита. Цель комиссии заключалась в формировании единой в стране системы бухгалтерского учёта и аудита, соответствующей международным стандартам финансовой отчётности и аудита.

За последние годы в целях улучшения законодательной базы в области бухгалтерского учёта, аудиторской деятельности, усовершенствования корпоративной финансовой отчётности и повышения качества аудиторских услуг приняты Законы КР: «О внесении изменений в некоторые законодательные акты в сфере бухгалтерского учёта» от 9 августа 2021 года; «Об аудиторской деятельности» в новой редакции №147 от 3 декабря 2021 года; «О внесении изменений в некоторые законодательные акты в сфере аудиторской деятельности» от 23 июня 2021 года.

Для реализации норм Закона КР «О бухгалтерском учёте» и Закона КР «Об аудиторской деятельности» в 2022 году были приняты Постановления Кабинета Министров КР:

- «Об утверждении Порядка создания, управления Публичным депозитарием финансовой отчётности» от 30 марта 2022 года №175;

- «Об утверждении Положения о комитете по аудиту» от 8 апреля 2022 года № 195;

- «Об утверждении порядка перевода на государственный язык и опубликования стандартов аудита, стандартов контроля качества, сопутствующих стандартов, Кодекса этики, МСФО И МСФО для субъектов малого и среднего предпринимательства» от 12 августа 2022 года № 454;

- «Об утверждении порядка прохождения обучения по Программе непрерывного профессионального образования аудиторов» от 18 октября 2022 года № 573.

Кабинетом Министров КР были приняты постановления:

- «Об утверждении положения о Совете общественного надзора над аудитом» от 21 января 2023 года № 29;

- «Об утверждении Порядка составления и предоставления отчетов о деятельности аудиторской организации и профессионального аудиторского объединения» от 25 апреля 2023 года № 225;

- «Об утверждении Порядка проведения внешнего контроля качества аудита» от 4 августа 2023 года № 395.

Был внедрён новый Единый государственный реестр аудиторов, аудиторских организаций и профессиональных аудиторских объединений, позволяющий установить и поддерживать список аккредитованных аудиторских организаций, которые соответствуют определённым стандартам и требованиям.

МСФО, МСФО для малых и средних предприятий, МСА и Кодекс этики профессиональных бухгалтеров переведены на государственный язык, и тексты переводов одобрены Международной федерацией бухгалтеров, Международным фондом по стандартом финансовой отчётности.

В целом, государственное регулирование бухгалтерского учёта в КР направлено на определение требований и порядка организации и ведения бухгалтерского учёта и составления финансовой отчётности хозяйствующими субъектами. Законодательство Кыргызской Республики в области бухгалтерского учёта призвано обеспечить:

- единообразие ведения учёта имущества, обязательств и хозяйственных операций, осуществляемых хозяйствующими субъектами;

- представление сопоставимой информации об имущественном положении, доходах и расходах хозяйствующих субъектов, необходимой заинтересованным сторонам;

- объективность, достоверность и своевременность учётно-отчетной информации.

Отметим, что за годы рыночных реформ в республике достигнут определенный прогресс в обновлении нормативно-правовой базы учёта, отчётности и аудита в целом, инвестиций и аренды в частности.

Уполномоченным государственным органом, на которого возложено общее методологическое руководство бухгалтерским учётом в стране является Служба регулирования и надзора за финансовым рынком при Министерстве экономики и коммерции Кыргызской Республики. Целями деятельности данной службы являются создание условий для устойчивого экономического роста государства, улучшения инвестиционного климата посредством развития небанковского финансового рынка, системы бухгалтерского учета и финансовой отчетности, а также защита прав и интересов субъектов небанковского финансового рынка, потребителей услуг субъектов небанковского финансового рынка и держателей ценных бумаг.

Хозяйствующие субъекты самостоятельно формируют свою учётную политику в соответствии с законодательством Кыргызской Республики о бухгалтерском учёте исходя из специфики своей отрасли, структуры и других особенностей деятельности.

Систему нормативного регулирования бухгалтерского учёта условно можно разделить на 4 уровня в зависимости от юридической силы документов. К первому уровню относятся документы, имеющие законодательный характер и содержащие правовое обоснование обязательности ведения бухгалтерского учёта всеми организациями. Документы этого уровня определяют единые правовые требования и методологические нормы по постановке учёта, правила и принципы ведения учёта. Это законы КР и Кодексы; Указы Президента КР, Постановления Правительства КР по вопросам бухгалтерского учёта. Отметим, что нормы, содержащиеся в других законах, касающиеся вопросов бухгалтерского учёта и отчётности, должны соответствовать Закону КР «О бухгалтерском учёте».

Правовая и методологическая основа организации и ведения бухгалтерского учёта в Кыргызской Республике установлена Законом КР «О бухгалтерском учёте». Закон определяет порядок государственного регулирования бухгалтерского учёта и финансовой отчётности, права и обязанности лиц, осуществляющих организацию, ведение учёта и составление отчётности в хозяйствующих субъектах [7].

Отдельные нормы бухгалтерского учёта законодательно закреплены в Гражданском, Налоговом, Трудовом кодексах Кыргызской Республики. В частности, Гражданским кодексом установлены требования к наличию самостоятельного бухгалтерского баланса у каждого юридического лица, обязательности годовой бухгалтерской отчётности, порядку регистрации, реорганизации и ликвидации юридических лиц [1].

Трудовой кодекс регламентирует отношения работодателя и работников по поводу организации и оплаты труда. Налоговый кодекс определяет основы налоговой системы, оказывая влияние на организацию учёта и составление отчётности через расчёта налогов [2].

Некоторые аспекты организации бухгалтерского учёта, зависящие от организационно-правовой формы юридических лиц определены законами КР «Об акционерных обществах», «О хозяйственных товариществах и обществах», «О банках и банковской деятельности», «О кооперативах», «О некоммерческих организациях» и др.

В целях уточнения и детализации отдельных норм законов и указов Президента КР разрабатываются и утверждаются Постановления Правительства Кыргызской Республики.

К нормативному регулированию бухгалтерского учёта второго уровня относят стандарты. В соответствии с Законом КР «О бухгалтерском учёте» единую методологическую основу ведения бухгалтерского учёта и составления финансовой отчётности на территории КР для хозяйствующих субъектов, независимо от формы собственности, являются Международные стандарты финансовой отчётности [7].

Третий уровень системы нормативного регулирования бухгалтерского учёта составляют методические рекомендации, указания, инструкции и другие документы аналогичного характера, которые разрабатываются Министерством финансов КР и Государственной службой регулирования и надзора за финансовым рынком КР, Национальным Банком КР и другими профильными органами, на которых возлагается задача регулирования системы учёта. В этих документах содержатся конкретные указания и разъяснения к положениям бухгалтерского учёта, заложенным в документах первого и второго уровней. Здесь особо следует отметить план счётов бухгалтерского учёта финансово-хозяйственной деятельности организаций и инструкции по его применению, которые составляют основу построения бухгалтерского учёта в организациях.

И наконец, внутренние документы, касающиеся ведения бухгалтерского учёта, которые разрабатываются организацией, составляют четвертый уровень. В первую очередь, это учётная политика организации, рабочий план счётов бухгалтерского учёта, график документооборота и должностные инструкции работников бухгалтерии.

Нормативное обеспечение бухгалтерского учёта вне зависимости от уровня должна способствовать сохранению стабильности и развитию системы учёта и отчётности организаций. Его задача должна сводится к формированию условий для последовательного, рационального и эффективного выполнения учётной системой своих функций.

За годы рыночных преобразований государственной комиссией по конверсии финансовой отчётности, общественными объединениями бухгалтеров и аудиторов, международными организациями проведены значительные работы по улучшению законодательной базы, формированию методологической и методической базы бухгалтерского учёта и отчётности, подготовке и повышении квалификации кадров.

Следует особо отметить значение проекта по развитию аудита и финансовой отчётности в КР (The Kyrgyz Audit and Reporting Enhancement project – KAREP), который направлен на совершенствование нормативно-правовой базы корпоративной финансовой отчётности с учётом передовой международной практики, повышению качества аудита и финансовой отчётности в республике, укрепление потенциала финансовой отчётности.

С целью оказания методической помощи субъектам, которые готовят финансовой отчётности в соответствии с МСФО государственной службой регулирования и надзора за финансовым рынком при Кабинете Министров КР разработаны пояснения по представлению финансовой отчётности в соответствии с требованиями МСФО.

Внедрение МСФО требует подготовки высококвалифицированных бухгалтеров, понимающих концепции и правила МСФО, обладающих современными навыками ведения бухгалтерского учёта и подготовки финансовой отчётности. Для этого необходимо обучение руководителей организаций, бухгалтеров и аудиторов, преподавателей профильных вузов и сузов МСФО, внедрение указанных стандартов в учебные программы, обновление учебных материалов и пособий. Считаем необходимым внедрение профессиональной сертификации (международной сертификации CAP/ CIPA) в программы вузов.

Начало развития аудиторской деятельности в Кыргызской Республике можно связать с принятием Закона КР «Об аудиторской деятельности». регулирующего отношения, возникающие при осуществлении аудиторской деятельности в Кыргызской Республике, надзора за аудитом и внешнего контроля качества аудита, устанавливающего правовые основы деятельности профессиональных аудиторских объединений и не распространяется на государственный и внутренний аудит.

В целях дальнейшего развития и совершенствования аудита в Кыргызской Республике Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 26 августа 2008 года № 470 О Международных стандартах аудита в Кыргызской Республике (в редакции постановления Правительства КР от 31 октября 2019 года № 586) утверждены в качестве стандартов аудита в Кыргызской Республике - Международные стандарты аудита, издаваемые Комитетом по международной аудиторской практике Международной федерации бухгалтеров; в качестве Кодекса этики профессиональных бухгалтеров и аудиторов в Кыргызской Республике - Кодекс этики профессиональных бухгалтеров, издаваемый Комитетом по международным этическим стандартам для бухгалтеров Международной федерации бухгалтеров.

По результатам проведённого анализа можно заключить, что реформирование нормативно-правового регулирования бухгалтерского учёта и аудита в Кыргызской Республике по двум основным направлениям:

- совершенствование законодательной и методической базы национальной системы бухгалтерского учёта и аудита в соответствии с международными стандартами;

- повышение качества подготовки кадров, создание эффективной системы повышения квалификации бухгалтеров и аудиторов.

При внедрёнии МСФО учётная система в КР столкнулась с рядом проблем, связанных с:

- трудностями применения МСФО в организациях малого и среднего бизнеса, поскольку стандарты применимы в основном для крупных организаций;

- несовершенством методологической базы бухгалтерского учёта и отчётности в разрезе отраслей национальной экономики;

- неэффективностью системы мониторинга обеспечения требований законодательства в области финансовой отчётности;

- отсутствием прозрачной информации по финансовой отчётности организаций в соответствии с МСФО;

- не оптимальностью взаимодействия налогового и бухгалтерского учётов при применении МСФО;

- не налаженностью системы контроля качества бухгалтерской информации и финансовой отчётности, низким качеством аудита бухгалтерской отчётности.

В целом, законодательство КР постепенно адаптируется к МСФО, однако существует ряд различий, таких как методы оценки активов и обязательств, что может требовать дополнительных пояснений в отчётности. Как отмечено выше, заметны улучшения в законодательстве о бухгалтерском учёте и аудите, имеются сдвиги в внедрёнии МСФО и МСА. Вместе с тем, имеют место расхождения между законодательством в сфере бухгалтерского учёта и аудита и их реализацией. В частности, Закон КР «О бухгалтерском учёте» требует составления финансовой отчётности по требованиям МСФО, всеми хозяйствующими субъектами, кроме бюджетных учреждений и индивидуальных предпринимателей.

Кроме того, пока доступны и применяются международные стандарты устаревшей версии в связи с тем, что последняя версия МСФО официально не опубликована. Малые и средние предприятия КР представляют финансовую отчетность в полном обьёме в четырьмя формами отчетов, хотя для многих из них соблюдение требований о представлении финансовой информации является сложной задачей. Большинство малых и средних предприятий не зарегистрированы в форме акционерных обществ, для которых было бы обязательно предоставление финансовой информации для внешних пользователей.

С другой стороны, финансовая информация, составляемая представителями малого и среднего бизнеса зачастую разрознена и непоследовательна. Поэтому она мало полезна для заинтересованных сторон: инвесторов, банков, займодавцев и др.

Отметим, что законодательство Кыргызской Республики постепенно адаптируется к МСФО, однако существует ряд различий, таких как методы оценки активов и обязательств, что может требовать дополнительных пояснений в отчётности.

Требования к проведению аудита и квалификации аудиторов установлены в Законе КР «Об аудиторской деятельности» [6]. Стандарты аудита Кыргызской Республики адаптированы к МСА, но могут содержать некоторые отличия в деталях и интерпретациях. Местные стандарты аудита в целом соответствуют МСА, но различия могут касаться требований к документации и отчётности по результатам аудита.

Следует признать, что сложившаяся на сегодня система бухгалтерского учёта и отчётности не обеспечивает в полной мере надлежащее качество, надежность и объективность формируемой финансовой информации, тем самым ограничивая возможности ее эффективного использования.

Проблему можно рассматривать с двух аспектов. С одной стороны, крайне важно подготовить компетентных, ориентирующихся в нынешних реалиях, отвечающих современным требованиям кадров. С другой стороны, пользователи информации учёта и отчётности (финансовые аналитики, инвесторы, акционеры, государственные органы) должны освоить навыки работы с отчетностью, уметь ее читать и интерпретировать, научиться работать с информацией, полученной из финансовой отчётности, составленной по международным стандартам.

Касательно нормативной базы учёта аренды Абдиев М.Ж. отмечает: «обзор и характеристика системы нормативно-правового регулирования бухгалтерского учёта аренды показал множественность и определенную противоречивость нормативной базы, отсутствие взаимной согласованности нормативных актов. Единственным методическо-нормативным документом, прямо регулирующим на сегодняшний день вопросы бухгалтерского учёта аренды являются стандарты МСФО» [14].

Что касается дорожной отрасли, основным законом, регулирующим данную отрасль, является Закон Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах», в котором определены экономические, правовые основы и принципы управления автомобильными дорогами республики. Закон регулирует практически все вопросы, касающиеся дорожной отрасли [5].

В настоящее время положения Закона «Об автомобильных дорогах», требуют актуализации с учётом новейших мировых тенденций в области интеллектуальных информационных систем, успешно зарекомендовавших себя в мировой практике. Такие системы можно применить при планировании работ по ремонту и содержанию дорог, в осуществлении транспортного контроля. Изменение Закона должны обеспечить созданы условия для эффективного распределения выделяемых бюджетных средств, стимулирования привлечения частных инвесторов в строительство дорог, их содержание, активного внедрёния проектов государственно-частного партнёрства в отрасль.

Необходимо продолжить работу по гармонизации законодательства Кыргызской Республики с требованиями актов, составляющих право ЕАЭС, касающихся раскрытия отсылочных норм, предусмотренных Техническим регламентом Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР/ТС 014/2011). Кроме того, проведение работ в отрасли строится на применении единых ведомственных норм времени и расценки на работы, наиболее часто встречающиеся при строительстве и ремонте автомобильных дорог и искусственных сооружений, которые подлежат пересмотру. Данные преобразования невозможны без повсеместного внедрёния процессов построенных на принципах цифровизации.

В целях преобразования системы управления дорожной отраслью обеспечением прозрачности в использовании выделенных средств, внедрением современных интеллектуальных систем управления инвестиционными активами, а также совершенствованием учёта и оценки Кабинетом Министров Кыргызской Республики принятие [постановление](https://cbd.minjust.gov.kg/158886) № 346 от 24 декабря 2021 года «О мерах по преобразованию системы управления дорожной отрасли».

Министерством транспорта и коммуникации Кыргызской Республики разработаны и приняты более 20 нормативных правовых актов, благодаря которым на различных уровнях принятия решений достигнуты определенные сдвиги, а именно:

- регламентированы порядок включения в стратегические планы проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог, порядок проектирования, строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования;

– установлены порядок составления и утверждения ежегодных планов и проведения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования, порядок технического учёта автодорог с созданием банка данных;

– введена классификация и нумерация автодорог в соответствии с требованиями технического регламента ЕАЭС;

– установлены требования к порядку организации контроля качества работ при строительстве и ремонте автодорог; а также требования к эксплуатационному состоянию автодорог и зимнему содержанию автомобильных дорог;

– пересмотрены и перераспределены функции и задачи подведомственных подразделений Министерства транспорта и коммуникации Кыргызской Республики;

– создан производственно-инновационный центр, на которого возложена задача поиска передовых практик развития автодорог и текущие работы по обслуживанию существующих информационных систем;

– подготовлены нормативные акты в результате гармонизации требований национального законодательства с законодательством ЕАЭС;

– утверждены методические рекомендации по организации движения транспортных средств в местах производства дорожных работ;

- приведены в соответствие с законодательством Кыргызской Республики стандартные условия подрядных работ, которые согласованы с положениями Международной федерации инженеров-консультантов,;

– установлен порядок содержания автомобильных дорог общего пользования и дорожных сооружений на основе заключения договора закупки услуг по содержанию автомобильных дорог;

– определены единые правила формирования затрат на дорожные работы;

– сформирован Дорожный фонд и государственное предприятие «Кыргызавтожол» в ведении Министерства траспорта и коммуникаций путём слияния 64 дорожных организаций в рамках преобразования системы управления дорожной отрасли;

– разработано и утверждено Положение о размере и порядке взимания сборов за проезд по автомобильным дорогам общего пользования с грузового транспорта и автобусов решением Кабинета Министров Кыргызской Республики.

Таким образом, созданы правовые основы для оптимизации и упорядочения деятельности организаций дорожной отрасли, однако концептуальные меры по совершенстованию системы управления отраслью, внедрёнию рыночного механизма функционирования, поиску альтернативных источников финансирования отрасли, использованию передовых информационных технологий и цифровых решений остаются нереализованными. Для создания механизмов большей прозрачности, ответственности и подотчётности требуются совершенствование нормативно-правовой и институциональной базы отрасли, в частности, разработка новой редакции [Закона](https://cbd.minjust.gov.kg/80) Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах» и нормативных актов, вытекающих из него.

Считаем, что развитие институциональной базы должно осуществляться в направлении приведения к международным требованиям не только норм бухгалтерского учёта, но и гражданского, налогового законодательства, а также использования всего положительного опыта, наработанного в ходе реформ.

По нашему анализу работ использование ЦДС для всех отраслей экономики в том числе, дорожно – транспортная отрасль имеет свою специфику работ. Процесс ЦДС начинается по экономически закончивается ЦДС по технически. Начало формы

**ГЛАВА 2. МЕТОДОЛОГИЯ И ПРАКТИКА ОРГАНИЗАЦИИ УЧЁТА И АУДИТА ИНВЕСТИЦИЙ И АРЕНДЫ**

**В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

**2.1. Современные методологические подходы к оценке инвестиций и их учётное отражение**

**Объектом исследования** явились организации дорожно-транспортной отрасли Кыргызской Республики.

**Предмет исследования** - проблемы учёта и аудита инвестиции и аренды в соответствии с МСФО и МСА и пути их разрешения.

**Методы и материалы исследования**: современные методы познания, в том числе логического моделирования, диалектического, системного и экономико-математического анализа, специальные методологические приемы и подходы.

Осуществление организацией инвестиционной деятельности предполагает обязательное применение эффективных методов оценки инвестиций. Инвестиции могут быть отражены в бухгалтерском учёте по разным оценкам. Теория и практика инвестиционных расчётов содержит широкий спектр методов и приемов оценки инвестиционных проектов. С 50-ых по 70-е годы прошлого столетия в мировой практике использовались простые методы, основанные на статистических данных финансовой отчётности организации. Далее нашли применение динамические методы оценки с использованием дооценки и дисконтирования с учётом влияния временного фактора, инфляции и т.п.

Применительно к дорожному строительству концептуальные проблемы, связанные с оценкой эффективности инвестиционных проектов исследовали Х. М. Ароян [18], Н.Н. Бондарь [23], Ю. Е. Гурова [40, 41], О.А. Доничев [45], Е.В. Казаку [58], И. Ю. Некрасова [105], Е. Г. Остапчук [112], А. Д. Разуваев [123], А. Е. Сбитнев [130, 131], О. Г. Семянникова [132], Ступникова [136], А.А. Шербекова [147, 148, 149], С.В. Юдин [156] и др.

Интересно суждение Арояна Х. М., который предлагает проведение оценки эффективности инвестиционных проектов дорожного строительства на основе затрат по стадиям жизненного цикла: проектирование, строительство, техническое обслуживание дороги, текущий ремонт, полная реконструкция [18]. Такого же мнения В. А. Варфоломеева, которая считает необходимым проведение оценки проектов на протяжении всего цикла – от проведения прединвестиционных исследований до прекращения проекта [29].

По мнению Гуровой Ю. Е. определить экономический эффект от капитальных вложений необходимо по разности затрат государственных организаций на перевозки грузов и пассажиров (при равенстве их обьёмов), в условиях, когда оцениваемое мероприятие по развитию автомобильных дорог не осуществляется (эталонное состояние), и в условиях, когда капитальные вложения выполнены и мероприятие осуществлено [40, 41].

Мы солидарны с мнением Разуваева А. Д. относительно количественных показателей оценки экономической эффективности бюджетных инвестиций при строительстве дорог: повышение скоростей движения при условии комфортности и безопасности дорожного движения, увеличение обьёма грузооборота и пассажирооборота, сокращения времени пребывания грузов, пассажиров в пути, сокращения количества дорожно-транспортных происшествий, снижение экологической нагрузки и обьёма вредных выбросов автомобильным транспортном в атмосферу [123].

Семянникова О.Г. отмечает необходимость использования сбалансированной системы показателей для оценки эффективности инвестиционных проектов в транспортную инфраструктуру [132].

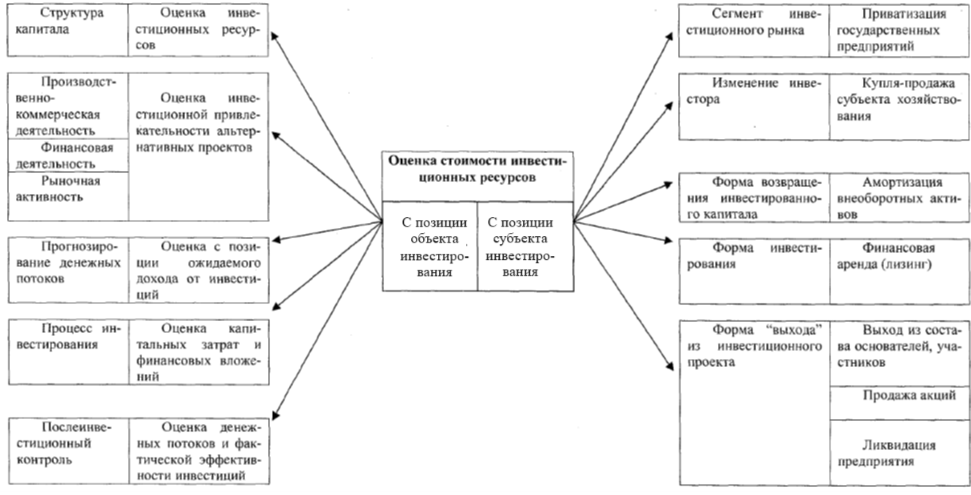
Шербекова А.А. предлагает оценивать инвестиционные проекты в дорожном строительстве на основе учёта потерь и ущерба для транспортных средств, грузов и участников дорожного движения как следствия ДТП [147].

В организациях дорожной отрасли КР при оценке инвестиций применяются во многом традиционные способы на основе себестоимости или остаточной стоимости, а это противоречит требованиям МСФО.

В современных условиях инфляции и конкуренции требуется проведение оценки организации в целом, и инвестиционных проектов, в частности, в начальной и конечной фазе осуществления инвестиций, что обуславливает актуальность проблемы подбора методов определения реальной цены на базе объективных источников данных. В КР, как и других странах с переходной экономикой, неприемлемы виды и методы оценки, применяемые в странах с развитой рыночной экономикой. Поэтому считаем необходимым разработку новых и адаптацию зарубежных методов оценки инвестиций, приемлемых к нашим условиям.

По результатам изучения теории и международной практики можно заключить, что цель оценки активов организации заключается в определении объективной и реальной стоимости на конкретную дату.

Методы оценки инвестиционных ресурсов в дорожном строительстве с позиций объекта и субъекта инвестирования обобщены на рисунке 2.1.



**Рисунок 2.1. Методы оценки, применяемые в инвестиционном процессе**

Источник: составлен автором по данным [41], [47], [77].

При приватизации, купле-продаже имущества является важным использованный метод оценки. Метод амортизации и определения суммы износа в дорожном строительстве является главным способом уточнения реальной стоимости долгосрочных внеоборотных активов, определения формы возвращения инвестиций инвестору.

Одной из новых форм инвестирования является лизинг, также требующий детальной оценки при передаче в финансовую аренду, начислении платежей по лизингу и окончательном выкупе получателем лизинга.

В стадии завершения или при выходе отдельных участников инвестиционного проекта выполняется оценка стоимости имущества с целью реализации, ликвидации, определения суммы вознаграждения.

Требуют отдельного рассмотрения методы оценки финансовых показателей инвестирования, структуры инвестиционных активов и капитала. При выборе объектов инвестиций выполняется оценка инвестиционной привлекательности альтернативных проектов по критериям результативности деятельности, финансового состояния организации и рыночной активности. Прогнозная оценка эффективности инвестиционных проектов в организациях дорожного строительства включает определение показателей окупаемости вложений и доходности инвестиций на основе дисконтирования. В центральной фазе инвестиционного цикла сопоставляются проектная (сметная), первоначальная (инвентарная) стоимость объекта, фактические суммы инвестиций. В стадии завершения или постинвестиционного контроля осуществляется оценка фактической эффективности инвестиций.

Известные в теории и практике методы и способы оценки инвестиций и имущества, принято делить на консервативные и динамические. При этом к консервативным относят методы, базирующиеся на учётной информации, т.е. исторической себестоимости, первоначальной и остаточной стоимости инвестиций, а также нормативных затратах. Преимуществом консервативных методов является их точность на момент оценки, а недостатком – в них не учитываются факторы времени, инфляции, рыночной конъюнктуры.

Оценка инвестиций по текущей, чистой, справедливой и дисконтированной стоимости, методы экспертных оценок являются динамическими. В низ оценка опирается больше на потенциальные доходы, нежели на понесенных расходах. К преимуществам динамических методов следует отнести динамичность, эластичность, учёт конъюнктуры рынка, рыночного механизма формирования стоимости.

В таблице 2.1 приведены отражённые в научной литературе и используемые на практике виды и методы оценки инвестиций.

**Таблица 2.1 – Классификация видов и методов оценки инвестиций**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Виды оценки** | **Методы оценки** |
| 1. | Первоначаль­ная стоимость или историческая себе-стоимость (original costs) | По сумме денежных средств, затраченных на строительство или приобретение активов |
| 2. | Обновленная стоимость или теку­щая стоимость (Replacement value) | По сумме средств, подлежащих к оплате в данный момент при необходимости приоб­ретения (создания) такого же или аналогичного актива |
| 3. | Остаточная (балансовая) стоимость | Как разность между первона­чальной (обновленной) и начис­ленным износом, она входит в ва­люту баланса |
| 4. | Рыночная стоимость (market value) | По сумме средств, которая мо­жет быть получена при покупке или продаже имеющихся средств |
| 5. | Текущая стои­мость или стоимость реализации (current costs) | По рыночной продажной цене аналогичных активов |
| 6. | Чистая стои­мость реализа-ции (net realizable value) | По цене реализации за мину­сом расходов на реализацию |
| 7. | Экспертная оценка (appraisal value) | По расчётной величине теку­щей стоимости приобретения акти­вов |
| 8. | Настоящая стоимость (present value) | По нынешней стоимости бу­дущих денежных потоков |
| 9. | Действительная (идеальная) стоимость | Комплексная оценка на основе методов 1, 2, 3, 7, 8 |
| 10. | Инвестици­онная стоимость | По величине инвестиционных ресурсов, вложенных в инвестиционный проект |
| 11. | Справедливая стоимость (fair value) | По стоимости, за которую ак­тивы могут быть обменены желающими независимыми сторо­нами в ближайшем времени |
| 12. | Ликвидаци­онная стоимость | По сумме средств, которую ожидаётся получить от ликвидации активов по истечении срока их полезно­го использования, за вычетом рас­ходов, связанных с продажей (лик­видацией) |
| 13. | Сумма ожи­даемого возмещения (recoverable amount) | По сумме средств, которую предпри­ятие ожидаёт получить в результа­те будущего использования актива, включая ликвидационную стоимость |
| 14. | Потребитель­ская (внутренняя) стоимость | По показателю субъективной ценности для конкретного собственника |
| 15. | Страховая стоимость | По стоимости страхования объекта |
| 16. | Таможенная стоимость | По стоимости импортирован­ных или экспортированных объек­тов для определения пошлины, та­моженных услуг |

Источник: обобщёна автором по данным [24, 41, 43, 53, 105, 116]

С точки зрения учёта оценка как способ определения стоимости активов в денежном измерении базируется в основном на затратном методе.

Следует отметить, что в соответствии с нормативно-правовыми актами и методическими положениями в сфера учёта и отчётности приоритетным является оценка активов на базе исторической (фактической) себестоимости, точнее понесенным расходам по их приобретению, изготовлению и установке.

Вместе с тем, в актуальных законодательных актах и нормативных документах рассматривается внедрение в учётную практику новых рыночных методов установления справедливой стоимости для реализации операций по обмену активами и выплаты обязательств заинтересованными в этом сторонами. Справедливая стоимость определяется, как правило, на основе себестоимости (входной цене), текущей рыночной стоимости или дисконтированной стоимости будущих чистых денежных поступлений. Внеоборотные активы подлежат амортизации, что создаёт специфические условия при формировании их стоимости.

При оценке актива по себестоимости приобретения не учитывается влияние инфляции и рыночной конъюнктуры. Поэтому в условиях современного Кыргызстана, где существенное влияние на национальную экономику имеют инфляционные процессы, требуется проведение дооценки активов, у которых цена дешевле по сравнению с рыночными аналогами.

В учётной практике КР пока не определены критерии оценки справедливой стоимости, поэтому имеются различия в оценке стоимости объектов инвестиций.

Альтернативным является метод учёта основных средств, изложенный в МСФО 16, который предусматривает оценку по переоцененной стоимости. По критерию влияния инвестора на субъект инвестиций оценка может быть произведена по наименьшей из оценок: по себестоимости, рыночной стоимости или участию в капитале.

Методы оценки инвестиций могут зависеть и от назначения объекта инвестиций. Если инвестиция осуществлена в целях дальнейшей перепродажи, то оценку следует произвести по справедливой стоимости или себестоимости с учётом уменьшения полезности. В случаях, когда инвестиции вложены не для перепродажи, помимо указанных выше применяются также оценке по амортизированной себестоимости или участию в капитале, что отражается и в МСФО (таблица 2.2).

Определение справедливой стоимости финансовых инвестиций, отраженных в бухгалтерском балансе по себестоимости с учётом уменьшения полезности, является сложным. Вместе с тем, следует отметить, что понятие "уменьшение полезности", условия и формы уменьшения полезности не раскрыты в нормативных документах.

В реальной практике сложно дать достоверную оценку степени уменьшения полезности актива, оцененного по себестоимости, рыночной стоимости или участию в капитале. Для этого важно учитывать классификации инвестиций по объектам. По данному признаку инвестиции делятся на инвестиции в основной капитал и финансовые инвестиции. К первым относят вложения в долгосрочные активы (землю, здания, оборудование), приобретаемые для использования в деятельности предприятия. Инвестиции в акции, облигации, нематериальные активы и долевые участия в других предприятиях называют финансовыми.

**Таблица 2.2 - Методы оценки долгосрочных финансовых инвестиций в соответствии с МСФО**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Степень влия­ния инвестора на предприятие - объект инвестирования | Методы оценки инвестиций | | | | Основание |
| по себесто-имо­сти | по рыночной стоимости или низшей оценке себестоимости | по участию в капитале | по переоцененной стоимости |
| Незначитель­ное (до 20% акций объекта инвестирования) | + | + | - | разрешается альтернатив-ный подход | МСФО 32  МСФО 39 "Учёт инве­стиций" |
| Существенное (20-50 % акций объекта инвести­рования) | + | - | + | - | МСФО 28 "Учёт инве­стиций в ассоциирован-ные компании", пункты 3, 6, 7 |
| Полный контроль деятельности (более 50% акций объ­екта инвести­рования) | разрешается альтерна-тивный подход | - | + | разрешается альтернатив-ный подход | МСФО 27 "Сводная  фи­нансовая отчетность и учёт инвести­ций в дочерние компании", пункты 29, 30 |

Источник: составлена автором на основе МСФО.

К основным принципам учёта инвестиций в дорожном строительстве следует отнести:

- принцип исторической стоимости – первоначальная оценка инвестиций по стоимости на момент приобретения;

- принцип справедливой стоимости - определение рыночной цены на отчетную дату;

- принцип начисления – начисление расходов по инвестициям и доходов от инвестиций происходит в том отчетном периоде, в котором они осуществлены;

- принцип раскрытия информации - в отчетность необходимо включить все значимые инвестиции и связанные с ними доходы и расходы. Например, крупные инвестиции в дочерние компании или связанные лица должны быть подробно раскрыты, включая информацию о методе оценки и любых изменениях в стоимости;

- принцип оценки рисков - существенные риски, связанные с инвестициями, такие как рыночные колебания или кредитные риски, также должны быть раскрыты в примечаниях к финансовой отчётности;

- принцип полноты подразумевает обязательность включения всей важной информации в финансовую отчетность, в целях обеспечения всесторонней картины финансового состояния и финансовых результатов деятельности предприятия [85].

Инвестиции отражаются в системе бухгалтерского учёта:

- по первоначальной стоимости - сумме, уплаченной за инвестицию, включая все затраты на приобретение;

- амортизацией и обесценением - если инвестиции подлежат амортизации (например, в случае нематериальных активов), их стоимость уменьшается на амортизацию. Обесценение учитывается, если рыночная стоимость инвестиции снижается ниже ее балансовой стоимости.

На наш взгляд,применение совокупности принципов обеспечивает надежность и точность финансовой отчётности, делая ее полезной для принятия управленческих решений и анализа со стороны инвесторов и других заинтересованных сторон.

Долгосрочные инвестиции в ценные бумаги с правом собственности на них, но без права существенного влияния на организацию, подлежат отражению в бухгалтерском учёте по себестоимости или справедливой стоимости, что нашло отражение в требованиях МСФО к проведению оценки по низшей из себестоимости и рыночной стоимости [24].

При уменьшении рыночной стоимости ценных бумаг объекта инвестиций инвестор отражает в учёте потери от обесценивания инвестиций. Финансовые инвестиции в форме взноса в уставный капитал другой организации подлежат оценке по себестоимости, включающей в себя все расходы, связанные с инвестициями – стоимость инвестиций, комиссионные сборы, банковское обслуживание и др.

Бухгалтерский учёт долгосрочных финансовых инвестиций в ассоциированную организацию у инвестора ведётся по себестоимости и доли участия в капитале. Финансовые инвестиции могут быть оценены по себестоимости, если вложения осуществлены для перепродажи; организация не может передать информацию и средства инвестору в течении длительного периода времени. Стоимость инвестиций в данном случае остается неизменной, а дивиденды в начисляются соразмерно доле инвестора. Сумма прибыли, которая получена сверх начисленных дивидендов от ассоциированной организации отражается как уменьшение балансовой стоимости вложений.

Метод оценки по доле участия в капитале предполагает учёт по балансовой стоимости или себестоимости инвестиций, а также отражение увеличения или уменьшения доли инвестора в собственном капитале организации объекта инвестирования. Ассоциированная организация отражает прибыль как увеличение доли в капитале инвестора, и напротив, финансовая инвестиция уменьшается в соответствующих пропорциях в зависимости от суммы убытков.

При владении более 50 % акциями (материнская компания) организации - объекта инвестирования (дочерняя компания) инвестор имеет право полного контроля за деятельностью организации. Материнская компания отражает эти инвестиции в учёте с использованием метода оценки по доле участия. МСФО 27 рекомендуется также применение метода оценки по себестоимости.

По результатам проведенного анализа видов, форм и методов оценки стоимости инвестиций в организациях дорожной отрасли следует отметить, что оценка инвестиций может основываться: на затратах (cost approach) – затратный подход к оценке стоимости инвестиций; на сравнении с рыночными аналогами (direct sales cornparicon approach) – сравнительный подход; на ожидаемых доходах (income approach) – подход, базирующийся на капитализации доходов.

На основе затратного подхода лежит оценка стоимости инвестиций по всем затратам на приобретение объекта. Стоимость инвестиций по затратному методу, как правило, не совпадаёт с рыночной стоимостью, поскольку отсутствует прямая связь затрат с полезностью, спросом и предложением на рынке. Затратный подход к оценке инвестиций как метод определения фактической себестоимости широко используется в практике предприятий, данные бухгалтерского учёта для формирования первоначальной стоимости и дооценки долгосрочных и других активов, при разделе и распродаже имущества основываются на нем. Затратный подход к оценке объектов вложения используется в случаях, когда объект инвестиции не продаётся и не покупается, не развиты рынок недвижимости и фондовый рынок, также когда инвестиции имеют социальную цель.

Анализ зарубежной практики учёта инвестиций в дорожном секторе показал, что первоначальная стоимость долгосрочных активов складывается из фактических затрат на приобретение, монтаж, строительство, транспортных и других расходов по доведению актива до пригодного к эксплуатации состояния.

Для приближения учётной цены объекта инвестиционной деятельности к его рыночной стоимости требуется проведение периодической дооценки, сумма которой зачисляется в созданный специально для этого фонд дополнительного капитала или резерва переоценки. Дооценка применяется в развитых странах, в ряде из них имеются регламентированные со стороны государства нормы и порядок дооценки.

В соответствии с параграфом 21.3.7 МСФО 32 "Учёт инвестиций" увеличение балансовой стоимости при переоценке долгосрочных инвестиции отражается по кредиту собственного капитала как дооценка.

Как элемент денежного потока, определяющего эффективность инвестиционных вложений, амортизация, отражает возвращение инвестору средств. В мировой теории и практике разработаны и применяются различные методы начисления амортизации. Организации самотоятельно выбирают метод начисления амортизации, что обуславливает самостоятельность в выборе методов оценки активов для организации - объекта инвестирования, способов возвращения инвестированных средств для инвестора.

Методы списания расходов на улучшение инвестиционного актива предопределяет объективность оценки. На практике часто применяется списание 5% балансовой (остаточной) стоимости актива на его улучшение в начала года, что учитывается в капитальных расходах. Данный подход является не обоснованным.

В течении срока аренды организация обладаёт правом на начисление амортизации для расходов на содержание и улучшение объектов аренды, по истечении срока аренды возникает проблема финансирования данных расходов.

Гудвилл, определяемая как превышение справедливой стоимости актива над учётной стоимостью, является еще одной существенной проблемой, препятствующей приближению бухгалтерской и рыночной оценки инвестиций и имущества. Различие балансовой и справедливой стоимости возникает обычно при покупке объекта, при экспертной оценке. В соответствии с международной практикой стоимость гудвилла принято приравнивать к нематериальным активам.

В зарубежной практике применяются различные способы списания гудвилла. В некоторых странах гудвилл амортизируется в течении 5 лет или в течении всего срока его действия. В Великобритании, Германии, Нидерландах, Дании введена практика создания специального резерва для покрытия расхождений в стоимости актива. Некоторые страны используют метод прямого списания гудвилла на прибыль предприятия. В целом, обобщив опыт стран можно заключить, что стоимость гудвилла подлежит списанию на расходы организации используя метод равномерного начисления амортизации в течении срока полезного использования, но не более 20 лет.

Инфляционные процессы являются одной из острых проблем, препятствующих реальной оценке активов и инвестиций в дорожном строительстве по данным бухгалтерского учёта. Инфляция оказывает существенное влияние на оценку долгосрочных внеоборотных активов. Даже незначительный уровень инфляции может повлечь за собой потерю смысла оценки имущества по первоначальной или остаточной стоимости. Ярким примером может служить экономический кризис в начале переходного периода и период перехода на национальную валюту Кыргызстана - сом.

В международной практике учёта и отчётности разработаны меры смягчения отрицательного воздействия инфляции (изменения цен) на бухгалтерскую отчетность, среди которых можно выделить основные два: рассмотрение капитала как вложенных в организацию средств, интерпретация капитала как актива.

При первом подходе объекты учёта подлежат оценке в стоимостных измерениях такой же покупательной способности. В соответствии с этим методом требуется постоянный перерасчёт активов и обязательств на базе индекса цен. Бухгалтерский учёт всех операций за текущий период осуществляется по действующим ценам, далее, при формировании финансовой отчётности учётные данные подлежат корректировке по индексу цен. Данное требование призвано обеспечить гармоничность отражения операций во времени – отражение каждой статьи отчётности, принадлежащей к разным периодам времени в одинаковых ценах. Только монетарные активы – денежные средства и финансовые вложения не подлежат переоценке.

На основе второго подхода (Current Cost Accounting - CCA) лежит переоценкеа объектов учёта по текущей стоимости. В целях определения текущей рыночной стоимости производится пересчёт всех элементов статей актива баланса и оценка производится по стоимости возможной реализации - рыночной цене аналога на дату переоценки, или по воспроизведенной стоимости актива - текущим расходам его замены при необходимости.

Каждый из описанных выше методов обладаёт определёнными преимуществами и недостатками. недостаткам первого метода следует отнести ограниченность объектов переоценки, расхождения в случае применения общего индекса цен конкретной организацией, которой касается не средняя динамика изменения цен в стране, а только изменение цены на ее сырье и продукцию. Использование метода CDA затрудняет не обеспечение соответствующими государственными органами объективности и своевременности расчёта общего индекса изменения цен. В качестве недостатка метода ССА можно отметить сложность расчётов и субъективный подход к определению цен на отдельные виды имущества.

Результаты анализа теоретических исследований и передового опыта стран показали необходимость оценки стоимости инвестиционного проекта с позиции потенциальной доходности объекта инвестиции, что составляет суть третьего подхода к оценке инвестиций. На основе данного подхода лежит учётная информация, которая не привязана к балансу и учёту, точнее прогнозные значения потенциальных доходов от инвестиции, а также расходы по реализации инвестиционного проекта. Применение метода обеспечивает связь обьёма инвестированных средств с ожидаемыми доходами от их использования.

К наиболее часто используемым индикаторам оценки доходности (цены) инвестиций в разрезе времени относятся показатели чистого настоящего дохода, индекса доходности, внутренней нормы доходности и срока окупаемости. Теории и практике известны также модифицированные показатели и различные методы оценки инвестиций в дорожном строительстве с учётом фактора времени.

В международной практике на базе вышеуказанных показателей осуществляется прогнозирование эффективности инвестиционных проектов в дорожном строительстве. При этом расчёт прогнозных показателей эффективности выполняется осуществляется на прединвестиционной фазе, на стадии выбора альтернативных проектов и проектирования, использование учётной информации на данном этапе не предусматривается.

На следующей стадии – этапе ввода в действие инвестиционного проекта и вложения выполняются расчёты на базе достоверной учётной информации о понесенных затратах по инвестиции, полученных доходах от инвестиций, эксплуатационных расходах, сумме прибыли, амортизационных отчислениях.

Исследование организаций дорожного строительств показало, что в них практически не анализируется эффективность инвестиционных проектов.

Учёт и аудит в дорожном строительстве КР частично соответствуют МСФО и МСА. Основные методы учёта включают использование исторической стоимости для оценки активов и амортизации. Учёт долгосрочных активов, таких как дороги и мосты, недостаточно детализирован, и переоценка проводится нерегулярно. Аудит в дорожном строительстве Кыргызстана проводится на основе стандартов аудита, которые в значительной степени соответствуют МСА, но могут отличаться в деталях. Проблемным остается недостаточная квалификация аудиторов и ограниченные ресурсы для проведения глубокого анализа.

С целью разработки рекомендаций по совершенствованию учёта и контроля инвестиций в дорожном строительстве Кыргызстана нами проведен сравнительный анализ практики учёта и аудита зарубежных стран (ЕС, Россия, Китай, Турция, США), которые имеют развитую инфраструктуру дорожного строительства и успешно внедрили МСФО и МСА.

В качестве передового опыта, прежде всего, необходимо отметить практику стран Европейского Союза (ЕС). В ЕС широко применяются МСФО, что обеспечивает высокую степень прозрачности и сопоставимости финансовой отчётности. Для учёта долгосрочных активов в дорожном строительстве применяются современные методы переоценки и амортизации, что позволяет отражать стоимость и состояние активов более точно. Акцент делается на учёте экологических и социальных аспектов (например, устойчивое развитие, стандарты ESG).

Аудит в ЕС проводится строго на основе МСА, что обеспечивает высокие стандарты качества и независимости. Регулярные проверки и повышение квалификации аудиторов способствуют поддержанию высоких стандартов аудита. Применяются передовые технологии, такие, как аналитика данных и автоматизация аудита.

В Китае применяются свои Китайские национальные стандарты бухгалтерского учёта (CAS), которые гармонизированы с МСФО, что улучшает сопоставимость отчётности. Учёт инвестиций и аренды включает современные методы, такие как оценка справедливой стоимости и переоценка активов. Аудит в дорожном строительстве Китая также основан на МСА, и китайские аудиторы активно внедряют передовые технологии для повышения эффективности контроля. В целях адаптации к международным стандартам регулярно актуализируются и улучшаются правила аудита.

В организациях дорожного строительства Турции также внедряются МСФО, что способствует улучшению прозрачности и сопоставимости финансовой отчётности. Учёт долгосрочных активов и аренды включает передовые методы оценки, такие как переоценка и учёт по справедливой стоимости. Аудит в в дорожном строительстве Турции проводится на основе МСА, и страна активно развивает аудит с применением современных технологий. Турецкие аудиторы проходят регулярные курсы повышения квалификации и стандартизации практик.

В США применяются Общепринятые принципы бухгалтерского учёта (GAAP), которые имеют много общего с МСФО, но также содержат свои особенности. Учёт долгосрочных активов и аренды в дорожном строительстве США включает методы переоценки и учёт по справедливой стоимости, что обеспечивает точное отражение активов в отчётности. Аудит в США проводится на основе стандартов, соответствующих высоким международным требованиям. Аудиторы активно используют технологии и инструменты для анализа данных и повышения качества аудита.

Из стран СНГ Россия внедряет МСФО для организаций всех отраслей, что способствует улучшению качества финансовой отчётности. Используется смешанный подход к учёту, в соответствии с которым применяются как международные, так и национальные стандарты (например, РСБУ и МСФО). Учёт долгосрочных активов и аренды часто включает современные методы оценки и переоценки. Аудит в дорожном строительстве России в основном основывается на МСА, хотя могут быть различия в применении некоторых стандартов. Повышение требований к квалификации аудиторов и обязательные проверки со стороны регуляторов помогают поддерживать качество аудита.

Обобщим результаты проведенного сравнительного анализа: в странах Европейского Союза, США, Турции в дорожном строительстве широко применяется МСФО, налажена система регулярной переоценки активов, ведётся учёт по справедливой стоимости. В России, Китае учёт в дорожном строительстве гармонизируется с МСФО, используется смешанный подход, современные методы оценки. В Кыргызстане МСФО приняты как национальная система учёта. В странах ЕС, США, Турции строго соблюдается МСА, активно используются технологии, квалификация аудиторов высокая. Россия и Китай переживает этап адаптации к международным стандартам аудита, регулярно повышаются квалификации аудиторов, внедряются инновационные технологии.

Для улучшения практики учёта и аудита в дорожном строительстве Кыргызстана нами рекомендуется:

- усилить внедрение и применение МСФО для повышения прозрачности и сопоставимости отчётности;

- обновить методы учёта долгосрочных активов и аренды, внедряя современные методы оценки;

- способствовать повышению квалификации аудиторов и использовать передовые технологии для аудита;

- оценить и адаптировать лучшие практики из зарубежных стран для улучшения практики Кыргызстана.

Итоги сравнительного анализа могут служить основой для разработки рекомендаций по улучшению учёта и аудита в организациях дорожного строительства Кыргызстана.

**2.2. Методологические аспекты организации бухгалтерского учёта аренды в дорожном строительстве в соответствии с МСФО**

В современных условиях возрастает роль и значение аренды в отраслях экономики, в том числе дорожного строительства. Она обеспечивает доступ к использованию организациями тех объектов основных средств, для приобретения которых у неё отсутствуют финансовые возможности. При этом правильное отражение операций по аренде в учёте и отчётности организации остается проблемным вопросом.

Учёт и аудит аренды в дорожном строительстве являются важными аспектами финансового управления, и их понимание требует изучения как теоретических основ, так и практических приложений. Теоретические основы учёта и аудита в дорожном строительстве охватывают несколько ключевых концепций и принципов, которые помогают правильно отражать арендные операции в бухгалтерском учёте. Рассмотрим основные аспекты.

По прежней учётной системе учёт арендованных активов велся на забалансовых счётах, что приводило к искажению учётных и отчетных данных, влияя на оптимальность и рациональность принимаемых на их основе управленческих решений.

В международной практике методические аспекты учёта аренды регламентируются МСФО 16 «Аренда». В нем освещены вопросы классификации аренды, оценки арендных платежей, их влияния на финансовые результаты деятельности арендаторов и арендодателей.

В теории и практике принято выделять следующие 2 типа аренды:

- оперативную, не предполагающую передачу рисков и вознаграждений, которые вытекают из права собственности на объект аренды;

финансовую, предполагающую передачу рисков и вознаграждений, связанных с правом собственности на объект аренды.

Каждый из видов аренды имеет свои особенности при отражении в учёте и отчётности:

- при оперативной аренде у арендатора арендные платежи учитываются в разделе операционных расходов отчета о прибылях и убытках, тогда как у арендодателя аренда учитывается как доходы от аренды;

- при финансовой аренде арендатор ведет учёт активов и обязательств по аренде на своем балансе, арендодатель ведет учёт активов и обязательств по аренде, возникающих в результате передачи прав и обязанностей.

Главными принципами учёта аренды в дорожном строительстве являются:

- принцип соответствия - доходы и расходы от аренды признаются в том отчетном периоде, к которому они относятся;

- принцип признания - аренда отражается в учёте на основании условий договора аренды;

- принцип материальности – информация должна быть представлена таким образом, чтобы все значимые факты и данные были раскрыты и могли повлиять на решения пользователей финансовой отчётности;

- раскрытие условий аренды - важно раскрывать все существенные условия договоров аренды, такие как срок аренды, ставки аренды, условия продления и любые другие значимые аспекты. Это позволяет пользователям отчётности лучше понять финансовые обязательства и права компании;

- арендные платежи - в рамках финансовой аренды арендаторы должны признать амортизацию арендуемого актива и проценты по обязательствам в отчётности в соответствии с отчетным периодом. Арендные платежи по оперативной аренде подлежат признанию операционными расходами в том периоде, когда они имеют место быть;

- полное представление - все арендные права и обязательства необходимо полностью отражать в финансовой отчётности. При финансовой аренде - это активы и обязательства по аренде, при оперативной аренде - все значимые арендные платежи.

- раскрытие всех договоров - компании должны раскрывать все значимые договоры аренды, включая подробности о будущих обязательствах и условиях;

- амортизация и обесценение - для долгосрочных активов (например, оборудование или здания) амортизация должна рассчитываться и распределяться по периодам, в которых актив используется. Обесценение должно признаваться, если стоимость актива падаёт ниже его балансовой стоимости;

- сравнение и анализ - сравнительный анализ оперативной и финансовой аренды должен быть представлен так, чтобы пользователи могли увидеть влияние аренды на финансовое состояние и финансовые результаты предприятия.

В процессе исследования важно раскрыть содержание основных стандартов МСФО касающиеся учёта и аудита инвестиций и аренды:

1. МСФО 40 «Инвестиционная недвижимость» регламентируют порядок учёта инвестиционной недвижимости, под которой понимается недвижимость, удерживаемая для получения арендных платежей или увеличения капитала, не используемая в производстве или продаже в обычной хозяйственной деятельности.

Стандарт рекомендует инвестиционную недвижимость оценивать по моделям учёта:

- по справедливой стоимости, когда любые изменения в стоимости недвижимости отражаются в прибылях или убытках;

- по амортизированной стоимости – недвижимость, как и основные средства, учитывается по амортизированной стоимости.

Организация дорожного строительства должна раскрыть информацию о методе оценки, об изменениях в стоимости аренды и ее сроках.

2. МСФО 16 «Аренда» заменяет МСФО 17 и устанавливает правила учёта аренды как арендаторов так и арендодателей:

Арендаторы признают актив право пользования (Right-of-Use) и соответствующую арендуемую задолженность. Активы амортизируются, а обязательства учитываются по дисконтированным арендным платежам.

- арендодатели классифицируют аренды как финансовые или операционные. Финансовые аренды отражаются на балансе арендатора, тогда как операционные аренды остаются вне баланса.

При этом арендаторы должны раскрывать информацию о сроках аренды, условиях, а также о затратах на аренду, арендодатели - информацию об аренде.

3. МСФО 9 «Финансовые инструменты» регламентирует порядок учёта финансовых инструментов, в т.ч. их классификацию, методы оценки, учёта обесценения и хеджирования.

Финансовые инструменты классифицируются на основе модели бизнеса и характеристик денежных потоков. Это может быть модель амортизированной стоимости или справедливой стоимости.

Обесценение - установлена модель ожидаемых кредитных убытков, где необходимо учитывать не только текущие убытки, но и ожидаемые будущие убытки.

Хеджирование - МСФО - 9 улучшает подход к учёту хеджирования, требуя более явной документации и эффективности хеджирования. Компании должны раскрывать информацию о методах оценки, классификации и рисках, связанных с финансовыми инструментами.

По нашему мнению, целью хеджирования должно стать уменьшение финансовых рисков, вытекающих их колебаний цен на активы, валюту, процентные ставки или другие финансовые параметры. Также хеджирование защищает компании от потенциальных убытков, которые могут возникнуть из-за неблагоприятных рыночных изменений [93].

МСФО 40, МСФО 9 и МСФО 16 устанавливают принципы учёта, оценки и отчётности для инвестиционной недвижимости, финансовых инструментов и аренды соответственно. Основные акценты включают выбор между моделью справедливой стоимости и амортизированной стоимостью, признание активов и обязательств по аренде, а также учёт и обесценение финансовых инструментов на основе ожидаемых кредитных убытков. Эти стандарты направлены на повышение прозрачности, сопоставимости и надежности финансовой отчётности.

В странах, где достаточно развиты арендные отношения, широко обсуждались проблемы правильного отражения аренды в отчётности организации. Так, IAS 17 «Аренда» от 1984 года подвергся критике учеными К.Л. Рейтером [167], экспертами - В. Битти [158], а также общественной профессиональной организацией AICPA [157]. IAS 17 «Аренда» не способствовал обеспечению транспарентности (прозрачности) и сопоставимости данных, что послужило причиной разработки новых положений, которые стали в дальнейшем основой IFRS 16.

М. Сакарин считает, что актуальные до 2018 года положения по учёту аренды, не обеспечивали раскрытие в бухгалтерском балансе полной достоверной картины [168]. Арендованные активы, а также обязательства, вытекающие из них по указанному положению, отражались в учёте как операционная аренда в пояснениях к финансовой отчётности. Это приводило к искажению балансовых показателей и соответственно принимаемых заинтересованными сторонами на их основе управленческих решений.

Совет по МСФО чтобы решить проблему предложил раскрывать аренду в бухгалтерском балансе, что нашло отражение в стандарте IFRS 16, который сменил IAS 17.

Другой причиной разработки нового стандарта по аренде стало отражение недобросовестными арендаторами крупных договоров аренды как операционной аренды. Таким образом, прикрываясь положениями IAS 17, организации могли «прятать» крупные арендованные активы в примечаниях к отчётности. Указанная проблема была исследована и освещена в трудах Дж. Дюка [161], Х.Моралес-Диас, К. Самора-Рамирес [164] и др.

Кроме того, не отражая арендованные активы в балансе, организации могли ввести в заблуждение пользователей финансовой отчётности относительно финансового состояния и платежеспособности. В результате, заинтересованные стороны (кредиторы, инвесторы, партнеры и др.) могли принимать нерациональные решения на базе нерелевантной информации, неправильно оцениваться риски. Подобная ситуация подтверждала необходимость совершенствования международного стандарта по учёту аренды.

Проведенное К. Корнаджа, Л. Франзен, Т. Симин исследование показало, что удельный вес операционной аренды в США в период в 1980 года по 2007 год увеличился в 7 раз, тогда как финансовая аренда, которая отражается в балансе, уменьшилась в 2 раза. Аренда, не отраженная в отчёте, не рассматривалась в качестве источника финансирования, что подтверждало несовершенство IAS 17 [159].

Учёные М. Сигал и Ж. Найк [169] причину замены стандарта 17 новым стандартом 16 связывают с несовершенством формулировок, в частности, не раскрытием в IAS 17 принципов определения аренды как операционной. IAS 17 ставила финансовую аренду выше операционной, отнеся к операционной все арендные операции, которые организация не может отнести к финансовой.

Таким образом, перечисленные выше дискуссионные вопросы по IAS 17 обусловили необходимость разработки и принятия IFRS 16 «Аренда». Следует отметить, что суть реформы модели учёта аренды заключалась в необходимости отражения всех договоров аренды на балансе, что вызвало споры и противодействия со стороны крупных компаний.

IFRS 16 «Аренда» 2016 года выпуска содержит подробное описание правил и порядка отражения в финансовой отчётности арендных операций, в ней содержатся решения проблем, допущенных при применении IAS 17, однако и в нем имеются дискуссионные моменты.

Прежде всего, это связано с применением IFRS 16 ко всем соглашениям по аренде и субаренды. Для применения стандарта, от организации требуется определение того, что данное соглашение признается как договор аренды или имеет компоненты аренды. В соответствии с требованиями IFRS 16, договор считается арендным или содержащим компонент аренды, если в его рамках передаётся право использования и контроля актива за определенную сумму возмещения на протяжении периода времени, оговоренного в соглашении.

Отсюда важно чётко разделить соглашения на: арендные договоры, договоры, содержащие компонент аренды и договоры, содержащие компоненты, не относящиеся к аренде. И у арендатора, и у арендодателя необходимо обеспечить различие компонентов аренды от компонентов, которые не являются арендными.

Содержащий компонент аренды договор – это соглашение по аренде конкретного идентифицированного актива, указанного в договоре, или вытекающего из его контекста. С позиции учёта важно понимание того факта, что арендатору предоставляется право полного контроля над активом. В случаях, когда арендодатель в течении срока аренды может заменить арендуемый актив на другой актив с такими же характеристиками свойствами, договор является не имеющим компонента аренды. Здесь арендатор не обладаёт правом 100%ного контроля над арендованным активом.

IFRS 15 «Выручка по договорам с покупателями» содержит порядок разграничения платежей по аренде. На основе относительных отдельных цен продажи цена сделки распределяется по разным компонентам договора аренды. В случаях, когда в договоре аренды отсутствуют сведения по стоимости реализации, организация может провести оценку в использованием методов, рекомендованных IFRS 15. По требованиям стандарта, в случаях, когда учётной политикой предусмотрено применение метода учёта без разбиения на компоненты организация может не выделять компоненты договора [119].

На практике в большинстве случаев принятие решений основывается на профессиональных суждениях бухгалтеров и аудиторов арендатора. Определение цен также базируется на профессиональных суждениях специалистов, так как зачастую арендаторы не располагают необходимой информацией.

Идентифицированность арендованного актива, получение арендатором выгоды от его использования, определение способа и цели использования арендатором, а также невозможность замены арендованного актива арендодателем – это основные условия арендного договора.

IFRS 16 не применяется в отношении:

- арендных соглашений, которые связаны с разведкой или использованием полезных ископаемых, нефти, природного газа и других невозобновляемых природных ресурсов;

- договоров аренды, к которым распространяется действие МСФО 41 «Сельское хозяйство»;

- договоров аренды, объектами которых являются рукописи, кинофильмы, видеозаписи, к которым применяется МСФО 38 «Нематериальные активы»;

- лицензий на интеллектуальную собственность, к которым применяется МСФО 15 «Выручка по договорам с покупателями» [57].

Таким образом, основы обуславливающих в дальнейшем объективность и достоверность отражения аренды и платежей по ней в бухгалтерском учёте решений закладываются при составлении арендного соглашения. Такие решения основываются на субъективном профессиональном суждении специалистов организации-арендатора.

Важным вопросом, в дальнейшем отражающемся в учёте, является установление срока аренды при составлении соглашения. Согласно МСФО 16 сроком аренды признается период, на протяжении которого арендатору даётся право на использование актива без досрочного прекращения с опциональным периодом аренды, в течении которого у арендатора будет разумная уверенность в продлении (либо не прекращении) арендных отношений [119].

В случае обоснованной уверенности в продлении не прекращении срока аренды организацией принимается решение по результатам анализа данных и профессиональных суждений бухгалтеров. Профессиональное суждение имеет исключительное значение в отражении в учёте и отчётности объектов аренды в течении периода действия договора аренды. В стандарте не предусмотрено решение этой проблемы.

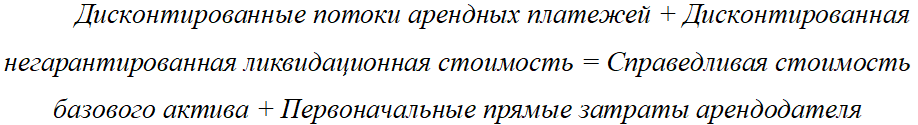
Согласно требованиям МСФО 16 аренда учитывается в балансе арендатора как актив и как обязательство, что служит обеспечению более точного отражения его финансового положения. В стандарте указаны, что арендатору даётся возможность не признания актива и обязательства по аренде при краткосрочной аренде (сроком до 12 месяцев) и при аренде малоценного актива.

При краткосрочной аренде арендные платежи учитываются арендатором как прибыли/убытки по методу равномерного распределения. Здесь надо отметить, что аренда не может считаться краткосрочной, если в договоре аренды предусмотрено право на приобретение актива арендатором.

Относительно второго случая, в стандарте отсутствуют правила, порядок, способы оценки, конкретные пределы стоимости активов, по которым актив – объект аренды следует отнести к малоценным. Решения в данном случаях основывается на профессиональном суждении сотрудников.

Еще одним дискуссионным вопросом применения МСФО 16 является выбор ставки дисконтирования. Стандарт предусматривает необходимость проведения арендатором дисконтирования арендных платежей на дату начала аренды по ставке, указанной в договоре. Здесь важно установить такую ставку дисконтирования, которая бы обеспечила равенство суммы приведённой стоимости арендных платежей и негарантированной остаточной стоимости с общей суммой всех первоначальных затрат арендодателя и справедливой стоимости арендованного актива [57].

Ставка рассчитывается выполняется на основе имеющейся информации и профессионального суждения сотрудников организации по формуле (1):

 (1)

Международным советом по стандартам как сопровождение к МСФО 16 разработано «Основание для выводов», в котором отмечается сложность правильного определения ставки дисконтирования, так как заранее определить остаточную стоимость актива к концу срока аренды сложно.

Первоначальные прямые затраты по аренде организаций дорожного строительства включают в себя: комиссионные, залоговое обеспечение, банковское и юридическое обслуживание, стимулирующие платежи арендодателя и др. Общие накладные расходы и затраты, связанные со сбором предложений по аренде не входят в первоначальные прямые затраты.

В работе нами исследованы стадии учётного цикла в дорожном строительстве. Учётный цикл – это серия последовательных шагов по направлению к финансовой отчётности, который повторяется каждый отчетный период (обычно год). Дорожные организации, в зависимости от своих потребностей, могут объединить или изменить последовательность этапов. При применении определённых методов обработки информации можно укрупнить этапы учётного цикла.

Мы считаем, что в дорожном строительстве учётный цикл должен состоять из 9 основных шагов, отраженных на рисунке 2.2.

Шаг 1. Сбор данных об операциях из первичных документов: определение операций и событий, которые отражаются на активах или обязательствах организации, сбор экономической информации.

**Рисунок 2.2. Стадии учётного цикла в организациях дорожного строительства**

Источник: составлена автором по данным [15, 24, 39, 124].

Шаг 2. Анализ операции и ведение журналов: оценка, признание и классификация счётов, регистрация операций в хронологическом порядке в журнале (промежуточная ступень, при которой операции регистрируются в дебетно-кредитном формате).

Шаг 3. Заполнение счётов Главного журнала: перенос данных об операциях из журнала в Главную книгу, перевод данных из хронологического формата, который присущ записям в журнале в характерный для книг формат счётов. В прикладных учётных программах данные книги хранятся на носителях до тех пор, пока не потребуются в дальнейших этапах учётного цикла.

Шаг 4. Составление пробного баланса до корректировки. В конце отчетного периода, после того, как все операции зарегистрированы в журналах и разнесены в книги составляется предварительный пробный баланс до корректировки, служащий в качестве инструмента для проверки равенства суммы остатков по дебету и кредиту. Если суммы не равны, то требуется найти и исправить ошибку.

Шаг 5. Составление корректирующих записей. Изменения активах организации происходят постоянно, и не всегда конец учётного периода не совпадаёт с поступлением и выплатой денежных средств, которые связаны с изменениями в экономических ресурсах. При использовании метода начисления, в конце учётного цикла необходимо сделать корректирующие записи, чтобы обеспечить достоверность и объективность финансовой отчётности. Корректирующие журнальные записи отражают изменения ресурсов и обеспечивают точность данных финансовой отчётности.

Шаг 6. Составление скорректированного пробного баланса: после внесения корректирующих журнальных записей в журнал, составляется скорректированный пробный баланс, который отражает все остатки счётов, используемых в дальнейшем при составлении финансовой отчётности.

Шаг 7. Подготовка финансовой отчётности: из скорректированного пробного баланса составляются Отчеты о финансовом состоянии, о финансовых результатах деятельности, об изменениях в капитале.

Шаг 8. Внесение закрывающих записей: временные счёта, связанные с определением прибыли и дивидендами, закрываются закрывающими записями, которые регистрируются в главном журнале и разносятся в книги. Постоянные счёта переносятся на следующий период. Единственным постоянным счётом, вовлеченным в процесс закрытия счётов является счёт нераспределенной прибыли.

Шаг 9. Составление итогового пробного баланса: итоговый пробный баланс включает в себя лишь остатки по постоянным счётам после закрытия временных счётов, он составляется в целях контроля за соблюдением равенства дебета и кредита после закрывающих записей.

Рекомендуемую нами методологию учёта аренды у арендатора и арендодателя отразим на конкретном примере. ОсОО «Нуркелди Курулуш» оплачивает 1 января 2024 года на 6 месяцев за аренду оборудования, оформляя бухгалтерскую запись:

Дт Аренда, оплаченная авансом 183600 сомов

Кт Денежные средства в банке 183600 сомов.

30 января 2024 года признает расходы по аренде:

Расчёт: 183600/6 мес. = 30 600 сомов

Дт Расходы по аренде, производственные 30 600 сомов

Кт Аренда, оплаченная авансом 30 600 сомов.

Бухгалтерские записи у арендатора и арендодателя представим в таблицах 2.3 и 2.4.

**Таблица 2.3 - Методология отражения трансформационной рабочей таблицы у арендатора**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование счётов | №  счёта | Пробный баланс до корректировки | | Корректирующая проводка | | Пробный баланс после корректировки | |
| Дт | Кт | Дт | Кт | Дт | Кт |
| Аренда оплаченная авансом | 1830 | 183600 |  |  | 30600 | 153000 |  |
| Расходы по аренде производственные | 1630,  7170 |  |  | 30600 |  | 30600 |  |

Источник: составлена автором

1 января 2024 года ОсОО «Спецтехника и аренда» получает денежные средства от арендодателя на 6 месяцев за аренду оборудования, оформляет запись:

Дт Денежные средства в банке 183600 сомов

Кт Авансы, полученные 183600 сомов.

30 января 2024 года признает доходы по аренде:

Расчёт: 183600/6 мес.= 30 600 сомов

Дт Авансы, полученные 30 600 сомов

Кт Доход от аренды 30 600 сомов.

**Таблица 2.4 - Методология отражения трансформационной рабочей таблицы у арендодателя**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование счётов | №  счёта | Пробный баланс до корректировки | | Корректирую-щая проводка | | Пробный баланс после корректир. | |
| Дт | Кт | Дт | Кт | Дт | Кт |
| Денежные средства в банке | 1210 | 183600 |  |  |  |  |  |
| Авансы полученные | 3210 |  | 183600 | 30600 |  |  | 153000 |
| Доход от аренды | 6110 |  |  |  | 30600 |  | 30600 |

Источник: составлена автором

ОсОО «Спецтехника и аренда» выдаёт оборудование ОсОО «Нуркелди Курулуш» на финансовую аренду с 1 января 2024 года, заключив соглашение, по которому справедливая стоимость оборудования 83804 сомов, срок аренды на 5 лет под 15% годовых, и ОсОО «Нуркелди Курулуш» обязуется платить по 25 000 сомов в год. Оборудование сдаётся в аренду на весь срок его полезной службы, и не имеет ликвидационной стоимости по истечении срока аренды.

ОсОО «Спецтехника и аренда» будет отражать арендные платежи как доходы следующим образом (таблица 2.5):

**Таблица 2.5 - Методология распределения арендных платежей как доходов**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дата | Сумма дебиторской задолженности | Арендные платежи | Доход по процентам | Сумма погашения дебиторской задолженности | Остаток дебиторской задолженности |
| 01.01.2024 | 83804 | - | - | - | 83804 |
| 31.12.2024 | 83804 | 25 000 | 12751 | 12479 | 71375 |
| 31.12.2025 | 71375 | 25 000 | 10706 | 14294 | 57081 |
| 31.12.2026 | 57081 | 25 000 | 8562 | 16438 | 40643 |
| 31.12.2027 | 40643 | 25 000 | 6096 | 18904 | 21730 |
| 31.12.2028 | 21730 | 25 000 | 3261 | 21739 | 0 |

Источник: составлена автором

Бухгалтерские проводки у арендодателя на 31 декабря 2024 года:

1. Дт 2720 Долгосрочная дебиторская задолженность 83 804 сомов

Кт 2140 Оборудование 83804 сомов.

2. На 31 декабря 2024 года признаются доходы по процентам:

Дт 1550 Проценты к получению 12571 сомов

Кт 9110 Доход в виде процентов 12 571 сомов.

3. Признание текущей части долгосрочной дебиторской задолженности:

Дт 1580 Текущая часть долгосрочной дебиторской задолженности 12479 сомов

Кт 2720 Долгосрочная дебиторская задолженность 12479 сомов.

4. Получение арендных платежей:

Дт 1210 Расчётный счёт 25 000 сомов

Кт 1550 Проценты к получению 12571 сомов

Кт 1580 Текущая часть долгосрочной дебиторской задолженности 12479 сомов.

Данный учётный процесс отражается у арендатора ОсОО «Нуркелди Курулуш» следующим образом (таблица 2.6):

**Таблица 2.6 - Методология распределения арендных платежей как расходов**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дата | Сумма обязательства по финансовой аренде | Арендные платежи | Расходы по процентам | Сумма погашения по финансовой аренде | Остаток обязательства по финансовой аренде |
| 01.01.2024 | 83804 | - | - | - | 83804 |
| 31.12.2024 | 83804 | 25 000 | 12751 | 12479 | 71375 |
| 31.12.2025 | 71375 | 25 000 | 10706 | 14294 | 57081 |
| 31.12.2026 | 57081 | 25 000 | 8562 | 16438 | 40643 |
| 31.12.2027 | 40643 | 25 000 | 6096 | 18904 | 21730 |
| 31.12.2028 | 21730 | 25 000 | 3261 | 21739 | 0 |

Источник: составлена автором

Бухгалтерские проводки у арендатора на 31 декабря 2024 года:

1. Дт 2140 Оборудование 83804 сомов

Кт 4150 Обязательство по финансовой аренде 83804 сомов.

2. На 31.12.2024 года признаются расходы по процентам:

Дт 9510 Расходы по процентам 12571 сомов

Кт 3550 Проценты к оплате 12 571 сомов.

3. Признание текущей части долгосрочной финансовой аренды оформляется записью:

Дт 4150 Обязательства по финансовой аренде 12479 сомов

Кт 3330 Текущая часть финансовой аренды 12479 сомов.

4. Выплата арендного платежа:

Дт 3550 Проценты к оплате 12 571 сомов

Кт 3330 Текущая часть финансовой аренды 12479 сомов

Кт 1210 Денежные средства в банке 25 000 сомов.

На сегодняшний день назрела необходимость анализа концептуальных основ МСФО 16 и опыта его применения с позиции влияния на показатели финансовой отчётности, а также разработки методических указаний по применению стандарта. При его применении у организаций возникает проблема субъективности оценки отдельных компонентов.

В целом, в МСФО 16 «Аренда» раскрыта методика учёта арендных операций и арендованных активов во всех организациях, однако в нем имеются положения, которые требуют уточнения, стандарт оставляет многие вопросы к субъективной оценке и профессиональному суждению, что не всегда обеспечивает объективность и достоверность учётно-отчётной информации.

**2.3. Методологические особенности аудита инвестиционных и арендных отношений в контексте МСА**

Совершенствование аудита учёта инвестиций и аренды в дорожном строительстве при их эффективном использовании считается одним из наиболее актуальных вопросов в современных условиях глобализации экономики. Учеными проводятся исследования по эффективному использованию инвестиций и совершенствованию методологии инвестиционного аудита в дорожном строительстве.

Система законодательного регулирования аудиторской деятельности была создана в нашей стране в период независимости. Кроме того, проводится систематическая работа по приведению их в соответствие с требованиями международных стандартов аудита и совершенствованию методики аудиторской проверки.

Аудит финансовой отчётности даёт возможность аудитору выразить мнение о соответствии отчётности с предъявляемыми к ней требованиями, во всех существенных отношениях.

Основные требования к организации и проведению аудита в отрасли дорожного строительства Кыргызской Республики определены Законом КР «Об аудиторской деятельности», а также международными стандартами аудита. Цель аудита заключается в выражении мнения о достоверности финансовой отчётности компании и соответствии финансово-хозяйственной деятельности требованиям нормативных правовых актов. Для достижения указанной цели аудит в организациях дорожного строительства выполняет следующие задачи:

- изучить тестированием доказательства, которые подтверждают значение и раскрытие в финансовой отчётности данные о финансово-хозяйственной деятельности аудируемой организации;

- дать оценку принципов и методов бухгалтерского учёта, правил подготовки финансовой отчётности;

- определить главные оценочные значения, полученные руководством аудируемой организации при подготовке отчётности;

- предоставить общую картину состояния финансовой отчётности организации.

Аудиторская проверка в организациях отрасли в рамках программы аудита должна включать как минимум 5 этапов:

1. составление плана и программы аудита, подготовка к аудиту;
2. определение аудиторской выборки;
3. собственно аудиторские процедуры;
4. оценка результатов аудиторской проверки;
5. подготовка аудиторского заключения, согласование с руководством аудируемой организации.

На этапе планирования и подготовки аудита:

- составляется список нормативных правовых документов, регулирующих учёт и отчетность аудируемой организации;

- собирается и анализируется информация о финансово-хозяйственной деятельности организации, выявляются типичные нарушения, определяемые в ходе аудита;

- составляется перечень документов, подлежащих запросу у аудируемой организации для проверки;

- готовятся рабочие документы, а именно проект программы аудиторских процедур и тестов для контроля, перечень типовых вопросов для анализа мнения руководителей и бухгалтерской службы, специальные бланки и чек листы, блок-схемы и графики, образцы протоколов и актов;

- решаются организационные вопросы относительно ознакомления с системой учёта и внутреннего контроля, их изучения и оценки;

- определяется приемлемый уровень аудиторских рисков и существенность;

- уточняются направления аудита, требуемых аудиторских процедур, определяется обьём аудиторской выборки и сроки проведения аудита;

- составляется, согласовывается и утверждаётся программа аудита.

Программа аудита содержит инструкции и рекомендации для аудитора, меры контроля и проверки надлежащего проведения аудиторской проверки. Аудитор, при разработке программы аудита должен акцентировать внимание на оценку неотъемлемого риска, риска средств контроля, необходимый уровень уверенности, временные рамки тестов средств контроля и процедур проверки по существу.

Аудиторской организацией разрабатывается методика аудита, осуществляемая согласно программы. На этапе проведения аудиторской выборки и осуществления аудиторских процедур аудитором проверяется соблюдения организацией дорожного строительства основных требований (предпосылок) к подготовке отчётности – утверждений, сделанных руководством организации, которые в дальнейшем будут отражаться в финансовой (бухгалтерской) отчётности.

Элементами предпосылки являются:

- существование - наличие на конкретную дату актива или обязательства, отраженного в финансовой отчётности организации;

- права и обязанности - принадлежность организации по состоянию на конкретную дату актива или обязательства, отраженного в финансовой отчётности;

- возникновение - хозяйственная операция или событие, имевшие место в течение соответствующего периода в деятельности организации;

- полнота - отсутствие активов и обязательств, хозяйственных операций и событий, не отраженных в бухгалтерском учёте и отчётности, нераскрытых статей учёта;

- стоимостная оценка - отражение в финансовой отчётности балансовой стоимости актива или обязательства;

- точное измерение - точность отражения суммы хозяйственной операции или события с отнесением доходов или расходов к соответствующему периоду времени;

- представление и раскрытие - объяснение, классификация и описание активов и обязательств в соответствии с правилами их отражения в финансовой отчётности.

Анализ ключевых принципов аудита учёта инвестиции и аренды в дорожном строительстве включает рассмотрение принципов соответствия, материальности и полноты. Эти принципы помогают обеспечить достоверность и полезность финансовой информации для пользователей отчётности. Рассмотрим их в контексте учёта инвестиций и аренды. Основными задачами аудита инвестиций в дорожном строительстве являются:

- проверка достоверности информации - аудиторы проверяют правильность оценки и классификации инвестиций, наличие документов, подтверждающих сделки;

- оценка риска - аудиторы оценивают риски, связанные с обесценением и изменением рыночной стоимости инвестиций.

Задачами аудита аренды в дорожном строительстве являются:

- проверка договоров - аудиторы проверяют наличие и условия договоров аренды, соответствие учётных записей договорным условиям;

- оценка правильности учёта - проверка правильности расчёта арендных платежей, амортизации, отражения активов и обязательств.

Международные стандарты аудита (МСА) регулируют процедуры и требования к проведению аудита финансовой отчётности, в том числе касательно инвестиций и аренды. Рассмотрим основные МСА, которые касаются аудита этих аспектов:

- МСА 300 "Планирование аудита": определяет, как аудиторы должны планировать и осуществлять аудит;

- МСА 315 "Идентификация и оценка рисков": определяет подходы к выявлению и оценке рисков значительных искажений;

- МСА 330 "Реакция на оценённые риски": устанавливает методы реагирования на выявленные риски.

Рассмотрим более подробно содержание и требования международных стандартов аудита касательно учёта инвестиций и аренды в дорожном строительстве.

МСА 315 «Выявление и оценка рисков существенного искажения» отражает правила по определению и оценке рисков существенного искажения финансовой отчётности. Стандартом предусмотрены:

- оценка системы внутреннего контроля - аудитор оценивает систему внутреннего контроля аудируемого лица, чтобы определить риски искажения информации об инвестициях и аренде;

- выявление рисков - аудитор оценивает влияние системы контроля и учётной политики аудируемого лица на риски искажения, связанные с инвестициями и арендой.

МСА 330 «Ответные действия аудитора на оценённые риски» содержатся требования к аудиторским процедурам, осуществляемым в ответ на выявленные риски. Это дополнительные процедуры, разрабатываемые и осуществляемые аудитором, для проверку рисков, к примеру, потдверждение проавильности расчётов справедливой стоимости инвестиционного или арендного актива. Аудитор или аудиторская организация должны в результате процедур убедиться в получении достаточных и надлежащих доказательств.

МСА 540 «Аудит учётных оценок и раскрытия информации, связанной с учётными оценками» определены требования к аудиторской проверке метода оценки, который основан на субъективном профессиональном суждении. К примеру, при оценке справедливой стоимости инвестированного актива или убытков по аренде требуется оценить используемые методы и предположения, установить их соответствие стандартам и учётной политике организации, убедиться в предоставлении всех необходимых раскрытий по учётной оценке в финансовой отчётности.

МСА 500 «Аудиторские доказательства» устанавливает требования к получению доказательств для обоснования аудиторского заключения. От аудитора требуется сбор и оценка доказательств, в частности, для подтверждения правильности оценки справедливой стоимости, выполнения требований учётной политики, условий арендного соглашения и т.п.

МСА 550 «Связанные стороны» содержит правила и порядок проверки сделок со связанными сторонами. Прежде всего, аудитор должен выявить связанные стороны и проверить все ли сделки с ними раскрыты надлежащим образом в финансовой отчётности организации. Это важно при аудите учёта и инвестиций, договора по которым могут быть заключёны на различных условиях.

МСА 570 «Продолжение деятельности» даны рекомендации по оценке возможности продолжения деятельности организации в перспективе. В стандарте содержатся требования в оценке аудитором способности организации продолжит свою деятельность, сомнений в этом из-за финансовых трудностей. В ходе проверки аудитор должен убедиться в отражении в финансовой отчётности любых рисков, связанных с продолжением деятельности [79].

В части аудита учёта инвестиций и аренды МСА установлены четкие и детализированные требования. Главной целью МСА является обеспечение достоверности и надежности финансовой отчётности организации, выполнения требований учёта и раскрытия информации, правильности оценки и управления рисками, в том числе связанными с инвестициями и арендой.

Далее рассмотрим требования МСА, касающиеся этапов и процедур аудита учёта инвестиций и аренды в дорожном строительстве:

1. Планирование аудита. В МСА 300 «Планирование аудита» содержатся требования к разработке такого плана аудита, которое бы обеспечило эффективность аудита и получение достаточных и надлежащих аудиторских доказательств. При планировании аудита учёта инвестиций и аренды важна оценка рисков, связанных с ними, необходимо провести идентификацию ключевых областей, определить требуемые аудиторские процедуры и сроки их выполнения. К примеру, это может быть планирование проверок учётных оценок, предварительная оценка рисков по инвестициям и аренде и разработка мер по их устранению, изучение системы внутреннего контроля организации, учётной политики.

2. Проведение аудита. Порядок разработки и осуществления ответных аудиторских процедур по идентифицированным рискам установлен МСА 330 «Ответные действия аудитора на оценённые риски», в соответствии с которым, от аудитора требуется выполнение процедур по получению независимой оценки, проверке методов оценки справедливой стоимости, условий арендного договора, соответствия данных бухгалтерского учёта договору, учёта доходов и обязательств по аренде. По результатам аудиторских процедур аудитор должен убедиться в получении достаточных и надлежащих доказательств для формирования аудиторского заключения.

3. Документирование аудита. МСА 230 «Документирование аудита» требует документирования аудитором всех важных аспектов аудита для возможности перепроверки и понимания проведенной работы. Документация очень важна при сборе аудиторских доказательств при аудите инвестиций и аренды, особенно при проверке данных о выявленных рисках, применении процедур и оценке результатов процедур. Требуется документировать процедуры анализа учётных оценок и предположений, методов и способов оценки, причём документация должна быть достаточно подробной, чтобы другой аудитор понять и оценить обоснованность аудиторского заключения.

4. Соблюдение стандартов. В соответствии с требованиями МСА 260 «Коммуникация с руководством и надзорным органом» аудитор обязан известить руководство и надзорный орган о таких аспектах аудита, которые могут повлиять на оценку финансовой отчётности.

МСА 265 «Управление выявленными недостатками внутреннего контроля» устанавливает требования к сообщению аудитором о выявленных им недостатках системы внутреннего контроля, предложению мер по устранению указанных недостатков [79].

В целях обеспечения достоверности и надежности финансовой отчётности организации дорожной отрасли требуется тщательный подход к планированию, выполнению и документированию аудита. Основные требования МСА включают:

- идентификацию рисков, определение обьёма и сроков аудита, анализ системы внутреннего контроля;

- проведение детализированных процедур, проверка справедливой стоимости и условий аренды, оценка полученных доказательств;

- создание подробной документации по всем аспектам аудита, включая доказательства, оценку рисков и методы оценки;

- сообщение о результатах аудита и выявленных недостатках руководству и надзорным органам.

Эти стандарты направлены на обеспечение комплексного подхода к аудиту, что позволяет гарантировать соответствие финансовой отчётности требованиям и предотвращать риски искажения.

Аудит в дорожном строительстве призван обеспечить разумную уверенность в:

- установлении первостепенного значения инвестиций при аудите;

- включении в счёта инвестиций всех инвестиций, находящихся в ответственности аудируемого лица на дату составления баланса;

- достоверности и соответствии стоимости инвестиций, отраженных в финансовой отчётности организации действительности;

- правильности классификации и определения инвестиций, их отражения в учёте;

- корректности отражения в финансовой отчётности доходов от инвестиций и расходов по ним.

В программа аудита учёта долгосрочных финансовых инвестиций в дорожном секторе должны содержаться процедуры проверки правильности: отражения инвестиций, их оценки и переоценки в отчётности, оформления бухгалтерских проводок по отражению разницы между покупной и номинальной стоимостью финансовых инвестиций, отражения в бухгалтерском учёте их выбытия, соответствия сведений синтетического и аналитического учёта.

Обобщим основные задачи (соответственно и процедуры) аудита инвестиций в дорожном строительстве исходя из цели на основе анализа передовой практики зарубежных стран (рисунок 2.3).

Так, в целях определения правильности учёта и отражения инвестиций устанавливается корректность классификации инвестиций, оценки инвестиций, рисков и возможностей, осуществляется проверка соответствия критериям подверженности обесценению, стандартам и требованиям.

**Рисунок 2.3. Процедуры аудита инвестиционных операций** **в дорожном строительстве**

Источник: составлен автором по данным [24, 62].

Для установления соответствия инвестиционных операций законодательству и принятым внутренним нормам аудитор проверяет соответствие операций с инвестициями требованиям нормативных актов, оценивает эффективности системы внутреннего контроля, правильности документации и учёта.

При аудите учёта инвестиций в дорожном строительстве также устанавливается достоверность и полнота информации об инвестиционной деятельности организации, для чего осуществляется проверка документации, правильности ведения учёта и анализа финансовых показателей.

По результатам проведенного исследования нами предлагается включить в аудит инвестиций оценку эффективности ее использования, а именно доходности, рентабельности инвестиций, срока окупаемости инвестиций, а также сопоставить с альтернативными вариантами вложения средств. На базе анализа эффективности использования инвестиционных активов инвесторами могут приниматься более обоснованные управленческие решения и оптимизироваться инвестиционные портфели.

По срокам финансовые инвестиции согут различаться на краткосрочные (до 12 месяцев) и долгосрочные (более 1 года).

Инвестиции в недвижимость отражаются в учёте как долгосрочные финансовые инвестиции, при этом в бухгалтерском балансе они отражаются по стоимости приобретения, стоимости переоценки и наименьшей из стоимости приобретения и текущей стоимости.

Для корректности отражения в балансе анализ долгосрочных инвестиций необходимо провести в следующей последовательности:

Схема показывает порядок изучения документов, подтверждающих факт осуществления инвестиций на первом этапе аудиторской проверки.

Информация о финансовых инвестиций обобщается в группе активных счётов 1300 «Краткосрочные вложения» и 2800 «Долгосрочные финансовые вложения», к которым открываются субсчёта по видам инвестиций.

По дебету указанных счётов принято отражать остатки и операции по увеличению в корреспонденции с счётами учёта денежных средств 1100, 1200, счётов 3100 «Счёта к оплате», а также счёта 3190 «Прочая кредиторская задолженность и начисления». По кредиту отражается погашение (выкуп), уменьшение суммы инвестиций в корреспонденции с дебетом счёта 9590 «Расходы по реализации ценных бумаг».

Финансовые вложения подлежат оприходованию на соответствующие счёта по стоимости приобретения с учётом комиссионных сборов и банковских вознаграждений.

Если покупная стоимость приобретенных ценных бумаг выше номинальной стоимости, разница между покупной и номинальной стоимостью оформляется как доходы по бухгалтерской записи:

1. Дт 1550 «Начисленные проценты»

Кт 9130 «Дивиденды по акциям и доходы в виде процентов».

1. Дт 9590 «Расходы по не основной деятельности»

Кт 1310, 2810 «Облигации».

Если покупная стоимость приобретенных ценных бумаг ниже их номинальной стоимости, начисление разницы между покупной и номинальной стоимостью отражается в учёте проводками:

1. Дт 1550 «Начисленные проценты»

Кт 9130 «Дивиденды по акциям и доходы в виде процентов».

1. Дт 9590 «Расходы по неосновной деятельности»

Кт 1310, 2810 «Облигации».

В обоих случаях разницы между покупной и номинальной стоимостью, списываемая (доначисляемая) при каждом начислении причитающегося дохода по ценным бумагам, определяется исходя из общей суммы разницы и установленной периодичности выплаты доходов по ценным бумагам. К моменту погашения (выкупа) ценных бумаг оценка, в которой они учитываются на счётах учёта должна соответствовать номинальной стоимости. Долгосрочные финансовые инвестиции подлежат периодической переоценке, поэтому аудитор проверяет правильность оформления документов по переоценке и отражения результатов переоценки в учёте. Дооценку активов следует признать как увеличение собственного капитала с корреспонленцией счётов:

Дт 2800 «Долгосрочные финансовые вложения»

Кт 5220 «Корректировки по переоценке инвестиций».

Уменьшение стоимости инвестиционного актива в результате переоценки отражается записью:

Дт 5220 «Корректировки по переоценке инвестиций»

Кт 2800 «Долгосрочные финансовые вложения».

Дт 9500 «Расходы по неосновной деятельности»

Кт Кт 2800 «Долгосрочные финансовые вложения».

При организации аудита учёта арендованных основных средств в дорожном строительстве необходимо осуществлять проверку правильности:

- классификации аренды как текущей или долгосрочной;

- составления договоров, актов приема-передачи объектов аренды;

- отражения в учёте и отчётности финансовых результатов от аренды;

- начисления, отражения в учёте амортизации при долгосрочной аренде;

- отражения в учёте и балансе организации вложений в арендованные основные средства.

Наиболее распространенным и результативным способом получения необходимой предварительной информации о состоянии внутреннего контроля арендованных основных средств является тестирование.

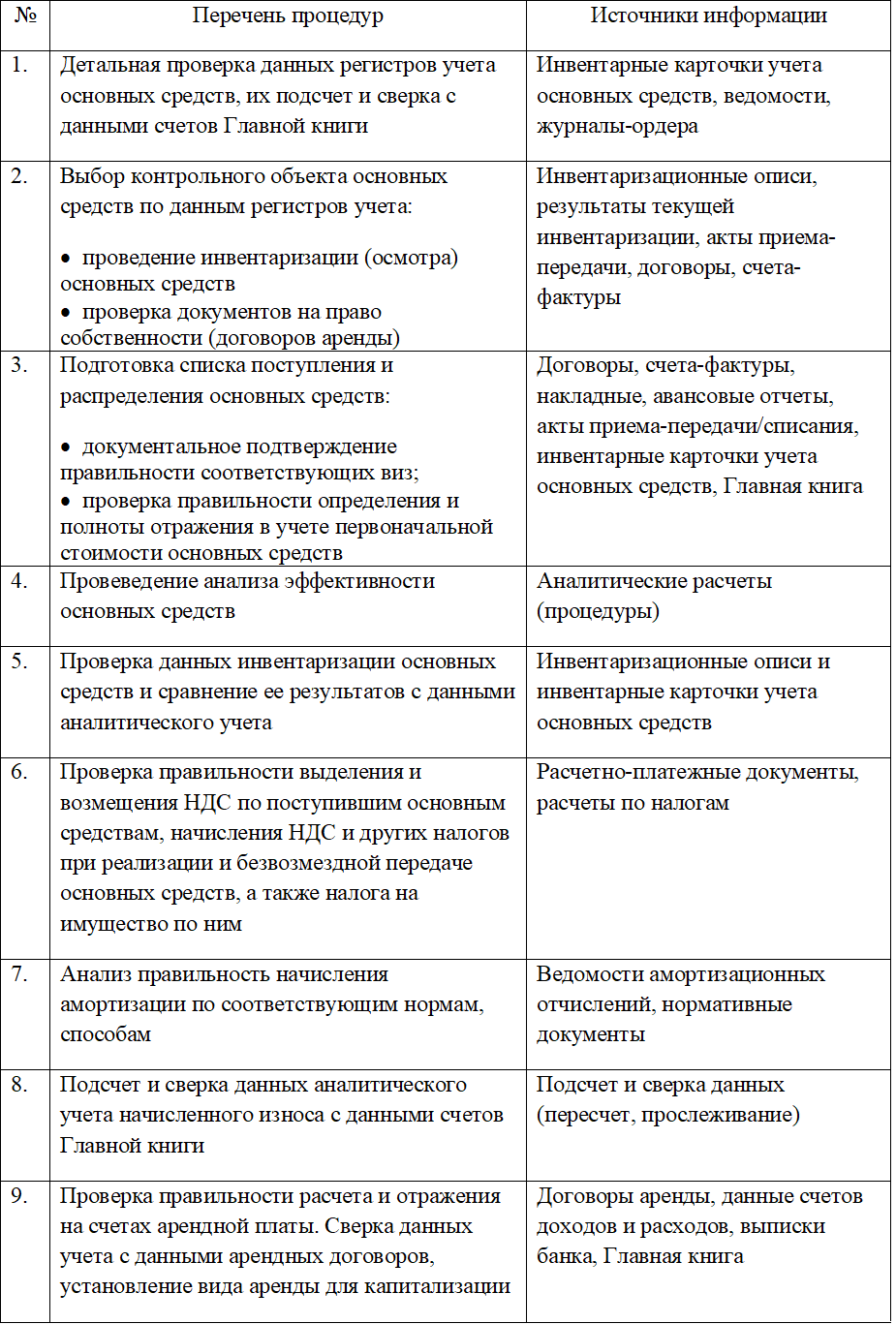
Основные средства, в том числе арендованные, требуют особого первичного учёта. При их поступлении заполняются накладные, счёта-фактуры, акты приема-передачи.

Аудиторская проверка аренды в дорожном строительстве может включать не только указанные выше процедуры. Наиболее важные из них с точки зрения теории и международной практики аудита приведены в таблице 2.7.

К основным процедурам аудита учёт аренды в дорожном строительстве нами отнесены: проверка регистров учёта арендованных активов, проведение инвентаризации и сопоставление результатов проведенной инвентаризации с данными аналитического учёта, анализ состояния и эффективности использования арендованных основных средств, оценка правильности начисления амортизации, достоверности и корректности учётной информации по арендным платежам.

Арендодатель, передавая свое имущество в аренду, с одной стороны, гарантирует право получения постоянного дохода на протяжении установленного договором срока, но с другой стороны, при длительных сроках возрастают риски, так как оценить заранее коммерческую ценность объекта аренды, а, следовательно, размеры арендных платежей трудно. Это можно отнести одновременно к рискам для арендатора.

**Таблица 2.7 - Процедуры аудита арендованных основных средств в дорожном строительстве**

****

Источник: составлена автором по данным МСА

Снизить риск поможет фиксированная рента, определяемая в процентах к сумме выручки арендатора от использования арендованного актива, но не менее определенной фиксированной суммы.

В исследуемой нами отрасли дорожного строительства, помимо прочего, при аудите финансовой отчётности предлагаем учёт специфических рисков, к примеру, по учёту рисков инвестиционных проектов и государственных субсидий.

**ГЛАВА 3. ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЁТНО-КОНТРОЛЬНЫХ ПРОЦЕДУР ПО ЗАТРАТАМ И МЕТОДЫ КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ РАБОТ**

**В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

**3.1. Анализ и оценка развития дорожного строительства Кыргызской Республики**

Для оценки вклада строительной отрасли в ВВП страны, в национальную экономику нами проведен анализ по данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики за последние 10 лет, исследованы факторы и причины изменения изучаемых показателей.

Так, ВВП Кыргызстана впервые в истории перешагнула триллионную отметку. Среднее значение за анализируемый период времени составила 624,65 млрд. сомов, минимальное значение - 339,20 млрд. сомов и максимальное - 1 300,0 млрд. сомов. Средние темпы роста составили 115%.

Сумма выполненных строительных работ по стране в среднем за 10 лет были 50,15 млрд. сомов, минимальное значение 25,44 млрд. сомов и максимальное - 110,50 млрд. сомов.

Доля строительства в ВВП (%): средняя доля - 7,95%, минимальный показатель - 6,80%, максимальный - 9,3%.

Основными факторами изменений считаем активизацию крупных проектов, развитие национальной экономики, пандемию COVID-19 и др.

Результаты расчётов представлены в таблице 3.1.

Так, за рассматриваемые 10 лет наблюдаётся рост ВВП в 3, 9 раза, а обьёмов строительства – в 4,4 раза. Доля отрасли в ВВП республики характеризуется положительной динамикой за исключением 2020 года, что связано с последствиями пандемии.

**Таблица 3.1 - Динамика показателей ВВП Кыргызстана и доли строительства в ВВП за 2013-2023 годы**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Годы** | **ВВП** | | **Строительство** | | **Основные факторы изменения** |
| **млрд. сомов** | **темпы роста, %** | **млрд. сомов** | **доля в ВВП, %** |
| 2013 | 339,2 | - | 25,4 | 7,5 | Рост жилищного строительства |
| 2014 | 400,7 | 118 | 32,5 | 8,1 | Увеличение государственных инвестиций |
| 2015 | 430,5 | 107 | 33,6 | 7,8 | Замедление из-за экономической нестабильности |
| 2016 | 458,0 | 106 | 33,9 | 7,4 | Снижение активности в современных инвестициях |
| 2017 | 493,3 | 108 | 39,0 | 7,9 | Активизация крупных проектов |
| 2018 | 569,4 | 115 | 49,0 | 8,6 | Программы жилищного строительства |
| 2019 | 619,1 | 109 | 57,6 | 9,3 | Инфраструктурные проекты, поддержка извне |
| 2020 | 601,8 | 97 | 40,9 | 6,8 | Пандемия COVID-19, снижение активности |
| 2021 | 739,8 | 123 | 54,0 | 7,3 | Восстановление экономики |
| 2022 | 919,4 | 124 | 75,4 | 8,2 | Увеличение доли дорожного и жилищного строительства |
| 2023 | 1300,0 | 141 | 110,5 | 8,5 | Активизация национальных проектов |

Источник: составлена автором по данным НСК КР

Приведенные выше данные отражены на рисунке 3.1, который также демонстрирует динамику роста исследуемых показателей.

**Рисунок 3.1. Динамика показателей ВВП и строительства КР с 2013-2023 годы**

Источник: составлен автором по данным НСК КР

В отличие от обьёмов ВВП и строительства, показатель доли строительства в ВВП характеризуется неустойчивой динамикой изменения, что отражено на рисунке 3.2.

Рисунок 3.2. Динамика изменения доли строительства в ВВП КР, в %

Источник: составлен автором по данным НСК КР.

По данным официальной статистики, около 40% в структуре строительной отрасли занимает дорожное строительство, обьёмы которой стабильно увеличиваются с 2013 по 2023 годы за исключением 2020 года, когда резко снизились в связи с короновирусной пандемией (рисунок 3.3).

**Рисунок 3.3. Сумма дорожного строительства КР, млрд. сомов**

Источник: составлен автором по данным НСК КР.

Далее исследованы показатели дорожного строительства в структуре строительной отрасли за этот же период времени с изучением факторов, которые привели к тем или иным изменениям (таблица 3.2).

**Таблица 3.2 - Динамика показателой доли дорожного строительства в строительстве и ВВП Кыргызской Республики**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Годы** | **Сумма дорожного строительства (млрд. сом)** | **Доля дорожного строительства**  **в строительстве (%)** | **Доля дорожного строительства в ВВП (%)** | **Основные факторы** |
| 2013 | 7,6 | 30 | 2,3 | Начало крупных дорожных проектов |
| 2014 | 11,4 | 35 | 2,8 | Увеличение государственного финансирования |
| 2015 | 10,7 | 32 | 2,5 | Снижение активности в связи с экономической нестабильностью |
| 2016 | 10,2 | 30 | 2,2 | Меньшее число новых проектов |
| 2017 | 13,6 | 35 | 2,8 | Реконструкция международных транспортных коридоров |
| 2018 | 19,6 | 40 | 3,4 | Активные инвестиции в дорожное строительство |
| 2019 | 25,9 | 45 | 4,2 | Завершение крупных проектов, включая трассу Бишкек–Ош |
| 2020 | 10,2 | 25 | 1,7 | Снижение активности из-за пандемии COVID-19 |
| 2021 | 18,9 | 35 | 2,6 | Возобновление инфраструктурных проектов |
| 2022 | 30,2 | 40 | 3,3 | Масштабные проекты, международные организации |
| 2023 | 44,2 | 40 | 3,4 | Завершение национальных дорожных проектов |

Источник: составлена автором по данным НСК КР

Обьёмы работ в дорожном строительстве составили: среднее значение 18,41 млрд. сомов, минимальное значение 7,63 млрд. сомом и максимальное - 44,20 млрд. сомов. Доля дорожного строительства в строительстве в целом (%) колебалась от 25% до 45% в разных годах.

Что касается доли дорожного строительства в ВВП (%): средний показатель составил 2,83%, с минимальным значением 1,70% и максимальным 4,19%.

К основным факторам мы отнести активное привлечение инвестиций в дорожное строительство, завершение крупных проектов.

Корреляция доли строительства и дорожного строительства доля строительства в ВВП имеет положительную корреляцию с самим собой, равную 1,0 что ожидаемо, так как это автокорреляция.

Корреляция доли дорожного строительства в ВВП с долей дорожного строительства в ВВП также имеет положительную корреляцию, равную 1,0.

Взаимная корреляция между долей строительства и долей дорожного строительства в ВВП отрицательная, показатель -0,94 указывает на обратную зависимость между этими двумя показателями.

Наибольшее влияние на экономический рост оказывают изменения в доле строительства и дорожного строительства в ВВП, однако они имеют противоположные направления влияния. Сильная отрицательная корреляция между долей строительства и дорожного строительства в ВВП может указывать на то, что увеличение одного из этих показателей может сопровождаться уменьшением другого, что требует более детального анализа для понимания причин и последствий.

Средняя доля строительства в ВВП: 7,05% с увеличением с 6,8% в 2020 году до 7,3% в 2021 году (рисунок 3.4).

По графику видно, что доля как строительства, так и дорожного строительства в ВВП увеличилась с 2020 по 2021 год. Несмотря на пандемию, доля строительства и дорожного строительства в ВВП увеличилась, что может свидетельствовать о мерах поддержки и восстановлении. Восстановление экономики и возобновление инфраструктурных проектов сыграли ключевую роль в поддержке этих секторов.

**Рисунок 3.4. Основные показатели дорожного строительства КР**

Источник: составлен автором по данным НСК КР.

Средняя доля дорожного строительства в ВВП 2,13% с увеличением с 1,7% в 2020 году до 2,56% в 2021 году. В 2020 году наблюдалось снижение активности из-за пандемии. В 2021 году началось восстановление экономики и возобновились инфраструктурные проекты.

В настоящее время более 90 % пассажирских и около 80 % грузовых перевозок в Кыргызской Республике осуществляется автомобильными дорогами. За 2023 год автомобильным транспортом перевезено 541 млн. пассажиров и более 51 млн. тонн грузов.

За 2021-2023 годы в Кыргызстане заасфальтировано около 2,6 тысячи километров дорог, за 2024 год отремонтировано и построено 660 километров дорог. Расходы Министерства транспорта и коммуникаций в 2024 году составили 4,451 миллиарда сомов, а за счёт средств государственных инвестиций израсходовано 14,2 миллиарда сомов, что превышает финансирование 2023 года почти на 4 миллиарда сомов. Кроме того, из местных бюджетов выделяются средства за ремонт дорог в городах и сёлах. В структуре выделяемых средств около 55% занимают расходы на строительство и 45% ремонт и содержание дорог.

Крупными проектами, осуществленными за 2023 год являются строительство альтернативной дороги «Север-Юг», реабилитация и реконструкция автодорог «Южный транспортный коридор», «Ош – Баткен - Исфана», «Бишкек - Ош», «Бишкек – Нарын - Торугарт», «Иссык-Кульская кольцевая автодорога», а также проект «Улучшение дорожных путей сообщения в Центральной Азии». В данные и другие дорожные проекты были привлечены инвестиции таких международных организаций, как Всемирный банк, Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Евразийский банк развития, Японское агентство международного сотрудничества, Арабская координационная группа и др. [13].

Всемирным экономическим форумом ежегодно готовится Отчет о глобальной конкурентоспособности, по данным которого Кыргызстан входит занимает 113 место из 141 страны мира, войдя в группу худших стран по качеству автодорог. Показатель качества дорог является одним их важных индикаторов развитости государства. Многие туристы и иностранные гости отмечают плохие дороги и низкое качество дорог в числе главных недостатков.

По информации, представленной Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, состояние 30% всех дорог оценивается как неудовлетворительное; 37,6% - как удовлетворительное; 32,4% - как хорошее (таблица 3.3).

**Таблица 3.3 - Состояние автомобильных дорог Кыргызской Республики в 2023 году**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Значение дорог | Общая протяженность, км | Состояние дорог | | |
| хорошее | удовлетворительное | плохое |
| международного значения | 4183 | 1854 | 1679 | 650 |
| международных автотранспортных коридоров | 2538 | 1497 | 507 | 534 |
| государственного и местного значений | 14576 | 3556 | 5830 | 5210 |

Источник: составлена автором по данным МТиК КР

В динамике, к сожалению, наблюдаётся уменьшение дорог в хорошем состоянии.

В международной практике для оценки ровности автомобильных дорог применяется международный индекс ровности IRI (International Roughness Index). Международный индекс неровности (IRI), или International Roughness Index, является стандартизированным методом измерения степени неровности дорожного покрытия. Он используется для оценки качества дорог и определения их состояния. IRI измеряется с помощью специального оборудования, такого как профилометр, который сканирует дорожное покрытие и записывает данные о вертикальных колебаниях поверхности. Затем эти данные анализируются, и на их основе вычисляется среднее значение индекса для определенного участка дороги. Чем выше значение IRI, тем более неровная поверхность дороги, что часто связано с ухудшением комфорта для водителей и увеличением износа транспортных средств.

Поэтому IRI часто используется для определения приоритетов по ремонту и обслуживанию дорог, а также для оценки эффективности инженерных решений в области дорожного строительства и ремонта.Таким образом, чем выше показатели IRI (что свидетельствует о более неровном состоянии дорог), тем больше потенциальные экономические затраты на обслуживание, безопасность и время в пути. Следовательно, улучшение качества дорожного покрытия может привести к экономической выгоде через снижение расходов и увеличение эффективности транспортных потоков.

Таблица 3.4 отражает критерии оценки качества дорог в зависимости от их типа (международные, государственные, местные) и уровня их состояния, выраженного в показателях IRI (International Roughness Index).

**Таблица 3.4 – Показатели оценки качества дорог IRI**

Начало формы

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Значение дорог | Хорошее  IRI <3.5 | Удовлетворительное  IRI<5.5 | Плохое  IRI>5.5 |
| Международное | 59.7 % | 21.1 % | 19.0 % |
| Государственное | 24.1 % | 27.1 % | 46.5 % |
| Местное | 20.2 % | 27.5 % | 51.3 % |

Источник: составлена автором

Значения в таблице представлены в процентах и показывают, какую долю составляют дороги с определённым уровнем качества относительно всего числа дорог. Значения IRI отражают качество дорог:

* плохое: доля дорог с IRI ≥ 5.5 составляет 31.5% от общего числа дорог;
* удовлетворительное: доля дорог с 3.5 ≤ IRI < 5.5 составляет 23.7% от общего числа дорог;
* хорошее: доля дорог с IRI < 3.5 составляет 43.9% от общего числа дорог.

По этим данным можно определить, какое количество дорог соответствует определённым стандартам качества, что может быть важно для планирования инфраструктурных проектов и распределения ресурсов.

Данные о состоянии дорог Кыргызстана по методике IRI отражены в таблице 3.5.

**Таблица 3.5 - Состояние автомобильных дорог Кыргызской Республики в 2023 году по методике IRI**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Значение дорог | Хорошее  IRI <3,5 | Удовлетворительное  IRI<5,5 | Плохое  IRI>5,5 |
| Международного | 59,7 % | 21,1 % | 19,0 % |
| Государственного | 24,1 % | 27,1 % | 46,5 % |
| Местного | 20,2 % | 27,5 % | 51,3 % |
| Все | 43,9 % | 23,7 % | 31,5 % |

Источник: составлена автором по данным МТиК КР

Данные таблицы подтверждают изношенность международных транспортных коридоров, на которые накладывается большая нагрузка по сравнению с другими категориями автомобильных дорог. В структурном соотношении 75% интенсивности движения дороги международного значения, 15% - на автомобильные дороги государственного значения и 10 % – местного значения. Это необходимо учитывать при планировании расходов на ремонт и содержание дорог.

Проблемным вопросом дорожного сектора остается недостаточность финансирования. Несмотря на то, что в последние годы стабильно увеличиваются средства, выделяемые в дорожное строительство, сохраняется тенденция покрытия расходов отрасли в пределах 25-30 % от всей потребности. На финансирование дорожного сектора направляются 35-40 % от общего обьёма внешних инвестиций. Значительную долю расходов отрасли занимают финансирование текущего содержания дорог и заработная плата управленческого персонала.

В целом, можно отметить значительное улучшение дорожной инфраструктуры страны за последние годы, выделение на нее всё больше средств. Свыше 60 % от общего обьёма инвестиций в транспортную инфраструктуру финансируется за счёт внешних источников. Более 40 % всех внешних инвестиций в стране приходится на сферу транспорта и дорог. Динамика изменения суммы инвестиций за последние 5 лет отражена на рисунке 3.5.

**Рисунок 3.5. Обьёмы поступивших в дорожную отрасль Кыргызской Республики инвестиций (млн сомов)**

Источник: составлен автором по данным МФ КР.

Как отмечено выше, в структуре инвестиций значительную долю занимают инвестиции в дорожный сектор страны, в 2023 году 48,7% всех инвестиций были направлены в данную отрасль. Что касается динамики обьёмов поступивших в отрасль инвестиций, до 2021 года наблюдаётся стабильное увеличение (рост за 4 года более чем в 2 раза), но в 2022-2023 годах видим некоторое уменьшение суммы инвестиций в дорожную отрасль Кыргызской Республики.

В период с 1996 года по 2023 годы международными донорами были финансированы проекты по реабилитации международных транспортных коридоров общей стоимостью в 2531,16 млн долларов США, в ходе которых реабилитировано 2043 км дорог.

Что касается видов работ в дорожной отрасли, то можно отметить ежегодное увеличение обьёмов работ по устройству асфальтобетонного покрытия, шероховато-поверхностной обработки, черногравийного покрытия, и ямочному ремонту, снижение обьёмов работ по текущему ремонту асфальтобетонных покрытий и мостов. Динамика изменения которых представлена в таблице 3.6.

**Таблица 3.6 - Обьём работ по ремонту и содержанию дорог**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Вид ремонта** | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Всего за 2019-2023 гг. |
| Устройство асфальтобетонного покрытия (км) | 142,5 | 129,6 | 251,3 | 336 | 206,7 | 1066,1 |
| Устройство черногравийного покрытия (км) | 19,7 | 25,0 | 13 | 21,7 |  | 79,4 |
| Устройство шероховато-поверхностной обработки (км) | 185,5 | 144,9 | 131 | 197,5 |  | 658,9 |
| Устройство гравийного покрытия (км) | 97,2 | 96,8 | 97,6 | 115,7 |  | 407,3 |
| Строительство мостов (шт./п.м) | 6/69 | 6/70 | 7/205,2 |  | 1/48 | 20/392,2 |
| Ремонт мостов (шт./п.м) | 14/170 | 13/259 |  |  |  | 27/429 |
| Ямочный ремонт (тыс. м2) | 240,0 | 250,0 |  | 190,0 | 84,8 | 764,8 |

Источник: составлена автором по данным МТиК КР

По данным таблицы видим, что значительную долю занимают работы по реконструкции, расширению и улучшению дорог, что требует увеличения средств для их поддержания. Это подтверждаёт необходимость реализации мер по повышению эффективности дорожного сектора.

Изучение практики финансирования отрасли дорожного строительства позволило сделать выводы о не пропорциональном соотношении средств, выделенных на реконструкцию и строительство автодорог, на их содержание и поддержание, а также не эффективности системы управления дорожной отраслью. Поэтому считаем крайне важным осуществление мер укреплению институциональных основ финансирования дорожной отрасли, повышению инвестиционной привлекательности, цифровизации управления в целях обеспечения прозрачности использования выделяемых средств и достижения устойчивого функционирования дорожной отрасли.

Важное значение в повышении эффективности деятельности организаций отрасли имеет оснащенность дорожных организаций дорожной техникой и оборудованием. Так, с 2007 года по 2018 годы в соответствии с Соглашением о техническом сотрудничестве между правительствами Японии и КР Япония выделила 4 гранта, предоставила 565 единиц оборудования и техники.

Сведения о текущем состоянии оснащенности дорожного сектора специальной техникой и оборудованием представлены в таблице 3.7.

**Таблица 3.7 - Количество техники и оборудования (по состоянию на 2023 год)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид дорожно-строительной техники и оборудования | Ед. изм. | Всего | | Оснащенность % |
| В наличии | Потреб- ность |
| Легковые автомобили | ед. | 161 | 260 | 62 |
| Автосамосвалы | ед. | 181 | 600 | 30 |
| Автоманипуляторы | ед. | 48 | 57 | 84 |
| Автомашины для перевозки рабочих | ед. | 36 | 100 | 36 |
| Автогрейдер | ед. | 134 | 280 | 48 |
| Бульдозер | ед. | 62 | 200 | 31 |
| Погрузчик фронтальный | ед. | 89 | 15 | 59 |
| Трактор колесный | ед. | 44 | 150 | 29 |
| Экскаватор | ед. | 41 | 135 | 30 |
| Каток | ед. | 45 | 100 | 45 |
| Асфальтоукладчик | ед. | 15 | 57 | 26 |
| Компрессор | ед. | 84 | 200 | 42 |
| Прочие (асфальторезчик, вибротрамбовка, битумоварка, снегоочиститель) | ед. | 320 | 400 | 80 |
| Асфальтобетонный завод | ед. | 21 | 36 | 58 |
| Камнедробильная установка | ед. | 21 | 36 | 58 |
| Всего |  | 1302 | 2761 | 48 |

Источник: составлена автором по данным МТиК КР

В целом, по состоянию к 2023 году средний показатель оснащенности организаций отрасли дорожной техникой и оборудованием составил 48%. При этом у 35 % имеющейся техники вышли сроки эксплутации, изношены и признаны не подлежащими восстановлению и ремонту. Внедрение дорожной техники с высокой производительностью способствует сокращению сроков строительства и ремонта автодорог, повышению их качества.

В исследовании нами анализированы практика учёта и отчётности конкретных предприятий отрасли дорожного строительства, с целью выделения лучших практик, оценки соответствия международным стандартам учёта и аудита, а главное – выявления и систематизации проблем и вызовов, разработки рекомендаций по совершенствованию системы учёта, отчётности и контроля в сфере дорожного строительства. По результатам социологического исследования с помощью анкетирования нами собраны данные по практике и применяемых методах бухгалтерского учёта, оценки и аудита инвестиций и аренды, уровня знаний специалистов по МСФО и МСА.

Государственное предприятие «Кыргызавтожол» при Министерстве транспорта и коммуникаций КР сформировано в конце 2021 года в результате объединения государственных учреждений и организаций по строительству, реконструкции, ремонту и обслуживанию автомобильных дорог. Были объединены ГП «Государственная дирекция автомобильной дороги Бишкек-Ош», управление автомобильных дорог Ош-Сарыташ-Иркештам, Бишкек-Нарын-Торугарт, Джалал-Абад-Балыкчы, Ош-Баткен-Исфана, а также ГП «Джалал-Абадское строительное управление» и «Государственное дорожно-ремонтное строительное управление». Множество разделенных между собой государственных организаций были объединены с целью обеспечение круглогодичного, безопасного и бесперебойного движения автотранспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования.

Цель деятельности «Кыргызавтожол» заключается в повышении качества обслуживания, осуществлении текущего ремонта и содержания дорог по актуальным нормативно-техническим требованиям и стандартам. Объединение осуществлено в целях обеспечения целевого, экономного и эффективного использования средств, выделяемых на ремонт и содержание дорог и дорожных сооружений, в том числе за счёт внедрёния прогрессивных и ресурсосберегающих дорожных технологий и материалов.

Структура предприятия отражена на рисунке 3.2.

**Рисунок 3.6. Структурные подразделения ГП «Кыргызавтожол»**

Источник: составлен по данным ГП «Кыргызавтожол»

ГП «Кыргызавтожол» обеспечивает качество обслуживания и осуществления работ по ремонту и обслуживанию дорог общего пользования в рамках нормативных требований стандартов, нормативно-технической документации. Перед предприятием поставлена задача целевого и эффективного использования выделяемых ресурсов, имеющихся зданий, сооружений, оборудования, машин, механизмов, транспорта и других основных фондов за счёт применения ресурсосберегающих прогрессивных технологий и материалов.

«Кыргызавтожол» занимается строительством дорог, мостов, транспортных сооружений и защитных дамб, берегоукрепительными работами, следит транспортным эксплуатационным состоянием дорог, проводит оценку технического состояния автомобильных дорог, ведет учёт и работы по ликвидацию аварийных участков, осуществляет меры по повышению безопасности дорожного движения, недопущению аварий.

Кроме того ГП «Автожол» предоставляет услуги по договоренности с заказчиками по устанавливаемым самостоятельно исходя из фактических затрат тарифам и ценам.

Установлено, что определение себестоимости автомобильных дорог в ГП «Кыргызавтожол» согласно требованиям стандартов строительства. В целях улучшения системы учёта, анализа и контроля организации мы сделали практические рекомендации«Кыргызавтожол»:

- по стандартам бухгалтерского учёта и финансовой отчётности - «Кыргызавтожол» рекомендовано соблюдение МСФО, поскольку в них чётко определены правила учёта затрат на строительство объектов инфраструктуры;

- по системе учёта затрат - «Кыргызавтожол» рекомендовано использование систем учёта затрат по объектам, по видам работ, учёта времени и материалов для отслеживания затрат по этапам строительства;

- по калькуляции себестоимости - «Кыргызавтожол» предлагается выполнять расчёт себестоимости каждого километра дороги, с включением всех затрат по проектированию, управлению проектом, подготовке и закупке материалов, непосредственно строительству, и в дальнейшем с обслуживанием автодороги по завершении строительства;

- по амортизации и резервов – помимо учёта амортизации оборудования и других объектов основных средств, использованных в строительстве дорог, «Кыргызавтожол» рекомендовано создание резервов на покрытие непредвиденных расходов и рисков;

- анализа эффективности и контроля - «Кыргызавтожол» дана рекомендация по проведению анализа эффективности затрат для дальнейшей оптимизации бюджета и повышения рентабельности проектов. Предлагается вести контроль затрат на каждом этапе строительства и эксплуатации дороги.

Далее нами проведен анализ по данным государственного предприятия «Кыргызавтожол». В таблице 3.8 представлены данные по доходам организации, по которым можно сделать следующие выводы:

**1. Доходы:**

• всего доходы в 2023 году составили 4208922,6 тыс. сомов, что на 116,2% больше относительно плана и на 100% относительно факта 2022 года;

• выручка от основной операционной деятельности снизилась с 4221268,8 тыс. сомов в 2022 году до 4 008 922,6 тыс. сомов в 2023 году;

• капитальные вложения значительно сократились с 1 678 478,1 тыс. сомов в 2022 году до 767 947,8 тыс. сомов в 2023 году;

• доходы от ремонта также уменьшились с 2 020 734,0 тыс. сомов до 2005 276,0 тыс. сомов;

• от текущего ремонта увеличились более чем в 2 раза;

• доходы от содержания дорог уменьшились с 204 657,0 до 464 218,0 тыс. сомов;

• доходы от прочей операционной деятельности возросли с 51 778,6 тыс. сомов в 2022 году до 200 000,0 тыс. сомов в 2023 году.

Таким образом, всего доходы составили в 2022 году 4 273 047,4 тыс. сомов, а в 2023 году 4 208 922,6 тыс. сомов при плане 4 965 482,9 тыс. сомов.

**Структура доходов «Кыргызавтожол» следующая:**

* + выручка - основной доход от операционной деятельности:
    - в 2022 году 4 221 268,8 тыс. сомов (88,56% от общих доходов);
    - в 2023 году 4 008 922,6 тыс. сомов (95,24% от общих доходов);
  + доходы от прочей операционной деятельности:
    - в 2022 году 51 778,6 тыс. сомов (1,08% от общих доходов);
    - в 2023 году 200 000,0 тыс. сомов (4,76% от общих доходов).

**Таблица 3.8 - Анализ полученных доходов от экономической деятельности ГП «Кыргызавтожол», тыс. сомов**

Источник: составлена автором по данным ГП «Кыргызавтожол»

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование статей** | **факт 2022 год** | **2023 год** | | **исполнение бюджета** | **к 2022 году** | **удельный вес %** |
| **План** | **Факт** |
| **1. ВСЕГО ДОХОДЫ, в том числе:** | **4273047,4** | **4 208 922,6** | **4965482,9** | **118,0** | **116,2** | **100** |
| 1.1. Выручка - основной доход от операционной деятельности, в том числе: | **4221268,8** | **4008922,6** | **4 397 590,0** | **109,7** | **104,2** | 88,56 |
| 1.1.1 Капитальные вложения | 1678478,1 | 767947,8 | 1 876 933,1 | **244,4** | **111,8** | 37,80 |
| 1.1.2.Средний ремонт | 2020734,0 | 2005276,0 | 1 505 222,6 | **75,1** | **74,5** | 30,31 |
| 1.1.3.Текущий ремонт | 317399,7 | 771480,8 | 567669,1 | **73,6** | **178,8** | 11,43 |
| 1.1.4.Содержание дорог | 204657,0 | 464218,0 | 447 765,2 | **96,5** | **218,8** | 9,02 |
| 1.2. Доход от прочей операционной деятельности | 51778,6 | 200000,0 | 567 892,9 | **283,9** | **1096,8** | 11,44 |

**Расходы ГП «Кыргызавтожол» составили (таблица 3.9):**

* в 2022 году 4 235 795,5 тыс. сомов, а в 2023 году 4 159 161,0 тыс. сомов при плане 5 159 808,9 тыс. сомов.

**В структуре расходов капитальные вложения составили:**

* + в 2022 году 1 678 478,1 тыс. сомов (39,57% от общих расходов);
  + в 2023 году: 767 947,8 тыс. сомов (18,45% от общих расходов).

**На средний ремонт:**

* + в 2022 году потрачено 2 020 734,0 тыс. сомов (47,70% от общих расходов); в 2023 году 2 005 276,0 тыс. сомов (48,23% от общих расходов).

**На текущий ремонт:**

* + в 2022 году израсходовано 317 399,7 тыс. сомов (7,49% от общих расходов); в 2023 году 771 480,8 тыс. сомов (18,55% от общих расходов).

**Расходы на содержание дорог:**

* + в 2022 году 204 657,0 тыс. сомов (4,83% от общих расходов);
  + в 2023 году 464 218,0 тыс. сомов (11,17% от общих расходов).

Структурный анализ показывает, какие категории доходов и расходов играют ключевую роль в общей картине финансовой деятельности организации. Можно отметить снижение доли капитальных вложений и увеличение доли текущего ремонта в общих расходах, а также увеличение доли дохода от прочей операционной деятельности в общих доходах.

Для интерпретации доходности организации на основе предоставленных данных, мы можем обратить внимание на несколько ключевых показателей:

1. **Выручка - основной доход от операционной деятельности**:
   * в 2023 году выручка составила 4 008 922,6 тыс. сомов, что на 104,2% показателя 2022 года;
   * уменьшение выручки может указывать на изменения в обьёмах продаж или ценовой политике организации.

**Таблица 3.9 - Анализ расходов по экономической деятельности ГП «Кыргызавтожол»,** тыс. сомов

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование статей** | **факт 2022 год** | **2023 год** | | | **исполнение бюджета** | **к 2022 году** | **удельный вес %** |
| **План** | **факт** | |
| **ВСЕГО РАСХОДЫ, в том числе:** | **4235795,5** | **4159161,0** | | **5 159 808,9** | **124,06** | **121,8** | **100** |
| 2.1 Фонд оплаты труда | 639598,5 | 991279,0 | | 1 132 889,3 | **114,29** | **177,1** | 22,0 |
| 2.1.1. Заработная плата | 547863,0 | 845440,5 | | *958 480,5* | **113,37** | **174,9** | 18,6 |
| 2.1.2. Социальное страхование | 91735,5 | 145838,5 | | *174 408,8* | **119,59** | **190,1** | 3,4 |
| 2.2. Сырье и материалы для производства | 1728387,7 | 1603569,0 | | 2 286 210,4 | **142,57** | **132,3** | 44,3 |
| 2.2.1. Строительные материалы | 1264343,1 | 1154569,7 | | 2 277 232,8 | **197,24** | **180,1** | 99,6 |
| 2.2.2 Топливо | 464044,6 | 448999,3 | | 8 977,6 | **2,00** | **1,9** | 0,2 |
| 2.3.Вспомогательные материалы | 133671,4 | 180563,7 | |  | **0,00** | **0,0** | 0,0 |
| 2.4 Прочие расходы | 509820,1 | 500166,6 | | 957 380,5 | **191,41** | **187,8** | 18,6 |
| 2.5 Сырье и материалы Заказчика | 743296,1 | 0 | |  | **0** | **0,0** | 0,0 |
| 2.6 Амортизация основных средств | 103895,0 | 420000,0 | | 263 086,6 | **62,64** | **253,2** | 5,1 |
| 4. Налоги к оплате | 377126,7 | 463582,7 | | 511 264,6 | **110,29** | **135,6** | 9,9 |
| 4.1 НДС к оплате | 373400,7 | 450956,0 | | 511 264,6 | **113,37** | **136,9** | 9,9 |
| 4.2 Налог на прибыль | 3726,0 | 12626,7 | |  | **0,00** | **0,0** | 0,0 |

Источник: составлена автором по данным ГП «Кыргызавтожол».

1. **Капитальные вложения**:
   * существенное снижение капитальных вложений на 54,3% может быть следствием сокращения инвестиционной активности организации;
   * высокий уровень капитальных вложений относительно плана в 244,4% может указывать на необходимость реализации крупных проектов в 2022 году.
2. **Доходы от прочей операционной деятельности**:
   * рост доходов от прочей операционной деятельности на 283,9% может быть связан диверсификацией бизнеса или освоением новых рынков. Далее провели структурный анализ расходов по данным статьям:

Проанализируем динамику изменения расходов в разрезе статей:

1. Фонд заработной платы. Росту расходов по фонду оплаты труда в 2023 году (на 351 680,5 тыс. сомов) привело увеличение численности персонала и рост размеров заработной платы, что обусловлено ростом проиозводительности труда, расширением бизнеса и изменениями в законодательстве о труде.

2. Сырье и основные материалы. Уменьшение суммы расходов на сырье и основные материалы на 124 818,7 тыс. сомов в 2023 году произошло в результате снижения цен, оптимизации производства и изменения обьёмов производства. Данный факт может свидетельствовать о более эффективном использовании и улучшении управления запасами.

3. Прочие расходы. Прочие расходы также сократились в 2023 году в результате оптимизации операционных расходов, улучшения управления расходами и сокращения непроизводительных затрат. Это свидетельствует о более строгом финансовом контроле и реорганизации бизнес-процессов.

4. Налоги к оплате. Увеличение налогов к оплате в 2023 году на 86 456,0 тыс. сомов может быть связано с увеличением выручки организации или изменениями в налоговом законодательстве. Это может быть положительным признаком роста бизнеса, но требует также внимания к налоговому планированию и управлению налоговыми обязательствами.

**Таблица 3.10 - Анализ финансовых результатов от экономических результатов деятельности, тыс. сомов**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование статей** | **факт 2022 год** | **2023 г.** | | | **исполнение бюджета** | **к 2022 году** |
| **План** | | **факт** |  |  |
| **ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ/УБЫТОК** | **37251,9** | | **806321,9** | **-194 326,0** | **-24,10** | **-521,7** |
| 1. Всего активы | 3520180,0 | | 672524,6 |  | 0,00 | 0,0 |
| 2. Основные средства | 2096480,5 | | 2725424,6 | 4 253 840,1 | 156,08 | 202,9 |
| 3. Дебиторская задолженность | 595480,2 | | 400000,0 | 604 183,6 | 151,05 | 101,5 |
| 9. Кредиторская задолженность | 1407529,8 | | 416836,1 | 2 818 827,9 | 676,24 | 200,3 |
| 4. Собственный капитал | 2016936,7 | | 1411855,7 |  | 0,00 | 0,0 |
| 5. Налоги, без учёта налога на прибыль | 41643,7 | | 54136,8 |  | 0,00 | 0,0 |
| 6. Всего отчисления в социальный фонд | 14704,3 | |  |  | 0,00 | 0,0 |
| 7. Капитальные вложения, в том числе: | 177126,0 | | 2326833,1 |  | 0,00 | 0,0 |
| - приобретение зданий, сооружений |  | |  |  | 0,00 | 0,0 |
| - капитальный ремонт |  | |  |  | 0,00 | 0,0 |
| - выкуп земель |  | |  |  | 0,00 | 0,0 |
| приобретение транспортных средств | 172546,8 | | 2326833,1 |  | 0,00 | 0,0 |
| приобретение компьютерного оборудования и др. оргтехники | 4579,2 | | 6000,0 |  | 0,00 | 0,0 |
| приобретение мебели и оборудования |  | |  |  | 0,00 | 0,0 |
| прочие капитальные расходы |  | |  |  | 0,00 | 0,0 |

Источник: составлена автором по данным ГП «Кыргызавтожол»

Эти изменения в расходах могут иметь различные причины и требуют дальнейшего анализа для полного понимания влияния на финансовое состояние организации.

Общие выводы по расходам организации можно сделать на основе анализа изменений и структуры расходов за два года. Основные из них:

**Общие расходы** - сократились в 2023 году по сравнению с 2022 годом на 76634,5, тыс. сомов, что подтверждаёт факт более результативного использования ресурсов и усиления контроля над расходами.

**Так, фонд заработной платы** значительно возрос в 2023 году от показателя 2022 года на (351680,5 тыс. сомов). Это может быть следствием повышения заработной платы или расширения бизнеса. В зависимости от направления влияния на доходность и производительность организации данный факт можно оценить как положительно, так и отрицательно.

**Сырье и материалы -** расходы организации на основные материалы сократились в 2023 году по сравнению с 2022 годом, это свидетельствует о повышении рентабельности, оптимизации производственного процесса и уменьшении цен на материальные запасы.

**Прочие расходы -** имели тенденцию сокращения вследствие оптимизации расходов и усиление контроля.

**Налоги к оплате -** наблюдаётся увеличение в 2023 году, что может вытекать из увеличения суммы выручки или изменений в налоговом законодательстве. Увеличение обязательств по налогам требует особого внимания к управлению финансами и налоговому учёту.

Уменьшение и оптимизацию расходов можно оценить как позитивный тренд, способствующий росту прибыли и доходности организации. Увеличение размеров фонда оплаты труда и налогов к оплате же требуют уделения внимания к вопросу управления персоналом, разработке налоговой стратегии для обеспечения устойчивости финансового состояния.

Далее проведем сравнительный анализ показателей организации за 2022 и 2023 годы:

Чистая прибыль/убыток в 2022 году составила 37251,9 тыс. сомов (прибыль); а в 2023 году -194 326,0 тыс. сомов (убыток); имеет место значительное снижение прибыли и появление убытка в 2023 году, что требует дополнительного анализа причин и принятия мер для исправления ситуации.

Всего активы были равны в 2022 году 3 520 180,0 тыс. сомам, 2023 году 672 524,6; сокращение активов в 2023 году может указывать на изменения в структуре бизнеса или финансовые проблемы.

Сумма основных средств в 2022 году составила 2 096 480,5 тыс. сомов, в 2023 году увеличились на 6 тыс. сомов 29 944,1, что может быть связано с инвестициями в развитие бизнеса или средствами для обеспечения производственной деятельности.

И по дебиторской, и по кредиторской задолженности наблюдаётся сокращение в результате эффективного управления и оптимизации платежных условий или реорганизацией финансовых обязательств.

Уменьшение суммы собственного капитала указывает на убыточную деятельность или выплату дивидендов.

Данный структурный анализ позволяет оценить динамику ключевых экономических показателей и выявить изменения, которые могут потребовать дополнительного внимания и анализа.

Исходя из проведенного финансового анализа, можно сделать вывод о серьезных финансовых проблемах организации в 2023 году, так как она перешла из прибыльного состояния в убыточное, сократились активы и собственный капитал. Необходимо провести дополнительный анализ причин ухудшения финансового состояния и разработать план мероприятий для восстановления финансовой устойчивости организации.

На основе предоставленных данных сделаем ряд выводов:

* + финансовое состояние - видим значительное изменение в чистой прибыли/убытке с положительной прибыли в 2022 году на значительный убыток в 2023 году. Это может свидетельствовать о серьезных проблемах в управлении компанией или изменениях в рыночных условиях, что требует дополнительного изучения;
  + рентабельность - рентабельность продаж (ROS) в 2023 году отрицательная из-за убытка, в то время как в 2022 году она была положительной. Рентабельность активов (ROA) также снизилась из-за убытка в 2023 году;
  + ликвидность - общий обьём активов сократился в 2023 году, что может повлиять на ликвидность компании. Однако, данные о текущих и быстрых коэффициентах ликвидности отсутствуют, поэтому полная оценка ликвидности не может быть предоставлена;
  + финансовая устойчивость - собственный капитал сократился, а также увеличилась дебиторская задолженность в 2023 году, что может снизить финансовую устойчивость компании. Капитальные вложения значительно выросли в 2023 году, что может указывать на стремление к развитию и укреплению позиций компании;
  + эффективность использования ресурсов - увеличение основных средств и капитальных вложений может свидетельствовать о стремлении к расширению бизнеса и улучшению производственных мощностей.

Итак, на основе предоставленных данных можно сделать вывод о негативном финансовом состоянии организации в 2023 году, который отличается от более благополучного положения в 2022 году. Необходимо дополнительное изучение факторов, которые привели к ухудшению финансового положения и разработка мер для его улучшения.

Калькуляция себестоимости и учёт затрат в дорожном строительстве предполагает учёт различных аспектов и требует комплексного системного подхода к учёту всех элементов и статей затрат, понесенных в ходе проектирования, строительство и обслуживания дорог. Исследования показали, что средняя стоимость 1 километра дороги меняется в зависимости от типа дороги, местоположения, условий местности, технических характеристик и других факторов. Для получения общей картины нами определены средние ориентировочные расходы на строительство автомобильных дорог по данным завершенных и реализуемых в настоящее время проектов и статистических данных.

В состав себестоимости, как правило, входят:

1. Затраты на приобретение и транспортировку материалов (асфальта, гравия, бетона и т.п.);

2. Затраты на приобретение и подготовку земельного участка

3. Затраты на инженерно-геодезические изыскания

4. Расходы по устройству дорожного покрытия

5. Затраты на установку объектов дорожной инфраструктуры (освещения, знаков, барьеров и т.п.)

6. Расходы по управлению проектом

7. Административные расходы

8. Резервы на покрытие рисков и изменений по проекту.

Следует отметить, что себестоимость может значительно отличаться вод воздействием различных факторов в каждом отдельном проекте. К примеру, строительство дорог в горной местности обходится намного дороже, чем в равнинной местности ввиду надобности проведения сложных инженерных работ и увеличения обьёмов работ. Существенное влияние на себестоимость дороги оказывает цены на строительные материалы и строительные работы. К факторам, определяющим стоимость строительства дороги, относятся климатические условия, рельеф местности, застройка территории, наличие мостов, эстакад и тоннелей, ширина дорожной полосы, расчётная осевая нагрузка с учётом несущей способности и грузоподъемности и т.д.

Что касается срока службы дорог, нормативный срок службы асфальтобетонного покрытия дороги составляет 10-12 лет. Срок может сократиться под влиянием природно-климатических и техногенных факторов. В горных и суровых климатических условиях, в местах повышенной интенсивности движения транспортных средств, даже при срогом соблюдении всех технических требований сроки службы дорожного покрытия могут сократиться до 5-6 лет. Поэтому в целях поддержания дорожного покрытия в хорошем состоянии рекомендуется проведение ремонтных работ через каждые 5 лет с компенсацией износа верхнего слоя покрытия и восстановлением эксплуатационных характеристик дороги. Также необходимо обеспечить круглогодичное обслуживание автомобильных дорог, проводя систематический уход за всеми их элементами и сооружениями в течение года, учитывая сезонные особенности.

Далее нами была исследована деятельность ОсОО «ЖБИ», и по результатам анализа нами рекомендовано увеличение обьёмов производства бетона, а также расширение ассортимента продукции для повышения эффективности деятельности.

В настоящее время наблюдаётся тенденция роста спрос на бетонные изделия для строительства дорог, что связано с рядом факторов. Во-первых, дороги из асфальта подвергаются износу быстрее, чем дороги из бетона, они прочнее и практически не требуют ремонта, срок службы бетонных дорог больше в 4 раза срока службы асфальтированных дорог. Во-вторых, дороги из бетона не деформируются под колесами нагруженных грузовых машин, и поэтому автомашины потребляют в бетонных дорогах на 15-20 % меньше топлива. В-третьих, бетонные дороги по сравнению с асфальтированными дорогами, более устойчивы к повреждениям от топлива машин, экстремальных погодных условий погоды. В-четвертых, бетон более экологичен, чем асфальт. В-пятых, асфальт (битум) производится из нефти, запасы которой сокращаются, тогда как бетон (цемент) производится из доступного известняка.

**Вместе с тем, бетонные дороги не лишены недостатков, таких как дороговизна,** необходимость замены целой бетонной плиты, меньшая безопасность ввиду  большей подверженности транспорта скольжению на бетонной дороге во время осадков.

Анализ насыщенности рынка жидкого бетона показал недостатосночть его предложения. В этих условиях ОсОО «ЖБИ», учитывая финансовые и производственные возможности, может наладить выпуск жидкого бетона в обьёме до 22000 м3 ежегодно. Предлагается расширить ассортимента бетонных смесей, производить бетон В-7,5; бетон В-12,5; бетон В-15; бетон В-20; бетон В-22,5; бетон В-25; бетон В-30.

Для данной цели рассчитаем потребность организации в финансовых вложениях.

С целью организации нового производства «ЖБИ» может получить финансовую аренду (лизинг) оборудования по производству жидкого бетона в «MBANK» размером 70 млн. сомов по годовой ставке 16 % со сроком 8 лет.

Предполагаемый коэффициент загрузки оборудования 0,92, 8 часовой смене и 20 рабочих дней в месяц, производительности оборудования 92 куб. метров жидкого бетона в смену годовая мощность составит 22080 м3.

Используя средние цены мы рассчитали прогнозные показатели проекта и себестоимость продукции. Элемент «Материальные затраты» отражает стоимость:

- покупных сырья и материалов, используемых на производственные и хозяйственные нужды, а также комплектующих изделий и полуфабрикатов, подвергающихся в дальнейшем монтажу или дополнительной обработке в данной организации;

- работ и услуг производственного характера, выполняемых сторонними организациями или производствами и хозяйствами организации, не относящимися к основному виду деятельности; природного сырья - отчисления на воспроизводство минерально-производственной базы, оплата работ по рекультивации земель, плата за древесину, отпускаемую на корню, за воду из водохозяйственных систем;

- топлива всех видов, приобретаемого со стороны и расходуемого на технологические цели, выработку всех видов энергии, отопление зданий, транспортные работы по обслуживанию производства, выполняемые транспортом организации;

- покупной энергии всех видов, расходуемой на технологические и другие производственные и хозяйственные нужды; потерь от недостачи поступивших материальных ресурсов в пределах норм естественной убыли.

Релуьтаты расчёта стоимости материальных затрат представлены в таблице 3.11.

**Таблица 3.11 - Затраты на производство 1 куб. жидкого бетона**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Название элемента затрат/вид продукции | Бетон  В-25 | Бетон  В-22,5 | Бетон  В-20 | Бетон  В-15 | Бетон  В-12,5 |
| Материальные затраты | 1170 сом | 1050 | 930 | 840 | 710 |
| Расходы на оплату труда, включая страховые взносы | 670 сом | 540 | 520 | 500 | 450 |
| Амортизация основных средств | 90 сом | 90 | 90 | 90 | 90 |
| Прочие расходы | 390 сом | 390 | 390 | 390 | 390 |
| Итого: | 2320 сом | 2070 | 1930 | 1820 | 1640 |

Источник: составлена автором по данным ОсОО «ЖБИ»

Для определения цены продукции требуется рассчитать прогнозное значение суммы прибыли при уровне рентабельности 30%, налога на добавленную стоимость и налога с продаж. Отпускная цены бетона по видам отражена в таблице 3.12.

**Таблица 3.12 - Планирование отпускной цены (сом)** **ОсОО «ЖБИ»**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование элемента | Бетон  В-25 | Бетон  В-22,5 | Бетон  В-20 | Бетон  В-15 | Бетон  В-12,5 |
| Себестоимость продукции | 2320 | 2070 | 1930 | 1820 | 1640 |
| Прибыль (30%) | 696 | 621 | 579 | 546 | 492 |
| НДС (12%) | 361,92 | 322,92 | 301,08 | 283,92 | 255,84 |
| НсП (2%) | 60,32 | 53,82 | 50,18 | 47,32 | 42,64 |
| Отпускная цена продукции | 3438,24 | 3067,74 | 2860,26 | 2697,24 | 2430,48 |

Источник: составлена автором по данным ОсОО «ЖБИ»

При составлении плана реализации продукции помимо производственной мощности оборудования, нужно уделить внимание на проблемы колебания спроса по сезонам года, сбоев в поставке сырья, инфляции.

С учётом указанных факторов, предположив дальнейшее увеличение мощности и расширения рынка сбыта в пределах 10% в год, нами рассчитаны прогнозные показатели обьёмов продаж и выручки ОсОО «ЖБИ» за 2023-2029 годы. Отметим, что на ожидаемые обьёмы продаж могут влиять экономические факторы (цены, спрос, предложение), правовые факторы (изменения в законодательстве), форс-мажорные обстоятельства и др.

**Таблица 3.13 - Прогноз обьёма продаж и выручки (в текущих ценах)** **ОсОО «ЖБИ»**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование продукции | 2025 г. | | 2026 г. | | 2027 г. | | 2028 г. | | 2029 г. | |
| м3 | сом | м3 | сом | м3 | сом | м3 | сом | м3 | сом |
| Бетон В-25 | 6000 | 20629440 | 6600 | 22692384 | 7260 | 24961622 | 7986 | 27457784 | 8784 | 30201500 |
| Бетон В-22,5 | 6000 | 18406440 | 6600 | 20247084 | 7260 | 22271792 | 7986 | 24498971 | 8784 | 26947028 |
| Бетон В-20 | 4000 | 11441040 | 4400 | 12585144 | 4840 | 13843658 | 5324 | 15228024 | 5856 | 16749682 |
| Бетон В-15 | 3080 | 8307499 | 3388 | 9138249 | 3727 | 10052613 | 4100 | 11058684 | 4510 | 12164552 |
| Бетон В-12,5 | 2000 | 7291440 | 3300 | 8020584 | 3630 | 8822642 | 3993 | 9704906 | 4393 | 10677098 |
| Итого: | 22080 | 66075859 | 24288 | 72683445 | 26717 | 79952329 | 29389 | 87948371 | 322327 | 96739862 |

Источник: рассчитана автором по данным ОсОО «ЖБИ»

Далее составлен финансовый план осуществления предлагаемого инвестиционного проекта с детализацией показателей экономической эффективности (таблица 3.14).

**Таблица 3.14 - Расчёт финансовых результатов ОсОО «ЖБИ» на прогнозный период**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели/периоды | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Выручка от реализации продукции | 66075859 | 72683445 | 79952329 | 87948371 | 96739862 |
| Себестоимость продукции | 42945600 | 49044160 | 53948940 | 59344380 | 65276560 |
| Валовая прибыль | 23130259 | 23639285 | 26003389 | 28603991 | 31463302 |
| Операционные расходы периода: |  |  |  |  |  |
| Расходы по реализации | 2258361 | 2362448 | 2536520 | 3456380 | 3956871 |
| Административные расходы | 4652849 | 4945623 | 5498151 | 6879308 | 7457283 |
| Итого операционные расходы периода: | 6911210 | 7308071 | 8034671 | 10335688 | 11414154 |
| Прибыль до налогообложения | 16219049 | 16331214 | 17968718 | 18268303 | 20049148 |
| Расходы по налогу на прибыль | 1621905 | 1633121 | 1796872 | 1826830 | 2004915 |
| Чистая прибыль | 14597144 | 14698093 | 16171846 | 16441473 | 18044233 |

Источник: рассчитана автором по данным ОсОО «ЖБИ».

Данные таблицы показывают тенденцию роста всех показателей доходов и расходов организации в перспективе. Финансовые результаты ОсОО «ЖБИ» будут зависеть от обьёмов продаж и затрат на производство.

Далее рассчитаем прогнозные показатели эффективности инвестиционного проекта по данным промежуточной таблицы.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Факторы анализа/периоды | Ед. изм. | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | итого |
| Инвестиции | тыс. сом | 40000,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 70000,0 |
| Чистый денежный поток за период | тыс.  сом | 0 | 14597144 | 14698093 | 16171846 | 16441473 | 18044233 | 79952789 |
| Суммарный денежный поток нарастающим итогом | тыс.  сом | 40000,0 | 25402,856 | 10704763 | 5467083 | 21908556 | 39952789 |  |
| Ставка дисконтирования | % | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |  |
| Функции дисконтирования |  | 1 | 0,8621 | 0,7432 | 0,6407 | 0,5523 | 0,4761 |  |
| Дисконтированный денежный поток за период | тыс.  сом |  | 12584198 | 10923623 | 10361302 | 9080626 | 8590859 | 51540608 |
| Дисконтированный суммарный денежный поток нарастающим итогом | тыс.  сом | 40000,0 | 27415802 | 16492179 | 6130877 | 2949749 | 11540608 | 11540608 |
| NPV=51540608-40000000=11540608 | | | | | | | | | |
| PI=51540608/40000000=1,29 | | | | | | | | | |
| IRR=28,8% | | | | | | | | | |
| DPP=3+2949749/9080626=3,32 лет | | | | | | | | | |
| PP=2+10704763/16171846=2,66 лет | | | | | | | | | |

Источник: рассчитана автором по данным ОсОО «ЖБИ»

Так, чистый дисконтированный доход (NPV), рассчитываемый в виде разницы между суммой дисконтированных положительных денежных потоков от инвестиционного проекта и суммой первоначальных инвестиций, составил 11540,608 тыс. сомов. Внутренняя норма доходности (IRR) проекта составит 28,8%. Следовательно, проект можно считать эффективным, обеспечивающим доходы выше ставки дисконтирования (16%).

Индекс доходности (PI) определяется как соотношение суммы дисконтированных положительных денежных потоков и величины вложенных инвестиций, в ОсОО «ЖБИ» составил 1,29. Значение показателя больше единицы, означает эффективность проекта.

Срок окупаемости инвестиций составил 3,32 года.

Таким образом, можно заключить, что реализация инвестиционного проекта по производству жидких бетонов для дорожного строительства целесообразна, и проект эффективен.

В ходе исследования нами проведен анализ деятельности ОсОО «Спецтехника и аренда», занимающегося предоставлением в аренду оборудования и специальной техники дорожным организациям строительства. ОсОО «Спецтехника и аренда» осуществляет свою деятельность в городе Ош, предоставляя в аренду широкий спектр специализированной строительной техники. Компания активно сотрудничает с подрядчиками, строительными организациями и частными клиентами, предлагая технику, необходимую для выполнения дорожно-строительных работ.

ОсОО «Спецтехника и аренда» предлагает разнообразный парк техники, подходящей для дорожного строительства, включая: экскаваторы, бульдозеры, автогрейдеры, асфальтоукладчики, катки, самосвалы и т.д. Компания ориентирована на поддержку строительных и инфраструктурных проектов, обеспечивая качественное оборудование и гибкие условия аренды. Специалисты компании помогают клиентам с выбором техники, которая наиболее подходит для их задач, а также предоставляют услуги технического обслуживания.

Состав и структура основных средств предприятия на 2024 год представлен в таблице 3.15.

**Таблица 3.15 – Анализ состава, структуры и динамики основных средств ОсОО «Спецтехника и Аренда» на 2024 год**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Основное средство | Кол. | На начало года | | На конец года | | Абсол. откл. | Темп роста |
| тыс. сом | уд. вес | тыс. сом | уд. вес |
| 2140 Оборудование | 18 | 34855134,55 | 27,16% | 33270967,78 | 27,55% | -1584166,77 | 95,4% |
| 2150 Офисное оборудование | 3 | 153200,00 | 0,12% | 144 260,04 | 0,12% | -8939,96 | 94,1% |
| 2160 Мебель и принадлежности | 12 | 236456,00 | 0,18% | 233249,79 | 0,19% | -3206,21 | 98,6% |
| 2170 Транспортные средства | 41 | 93079595,12 | 72,53% | 87110688,25 | 72,14% | -5968906,87 | 93,6% |
| **Итого** | **74** | **128324385,67** | **100%** | **120759165,86** | **100%** | **-7565219,81** | **94,1%** |

Источник: рассчитана автором по данным ОсОО «Спецтехника и Аренда»

Далее выполнен факторный анализ рентабельности собственного капитала ОсОО «Спецтехника и аренда» за 2024 год (таблица 3.16).

**Таблица 3.16 - Анализ рентабельности собственного капитала ОсОО «Спецтехника и аренда» за 2024 год**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | План за 2025 год | | За 2024 год | | сом | Относи-тельное изменение, % |
| усл. обозн. | сом | усл. обозн. | сом |
| Чистая прибыль (убыток) | П1 | 201 456 000 | П0 | 144 211 080 | -57 244 920 | -28,4% |
| Прибыль (убыток) до налогообложения | Пн1 | 224 328 347 | Пн0 | 160 234 533 | -64 093 813 | -28,6% |
| Выручка от работ или услуг | В1 | 330 480 | В0 | 173 606 789 | 173276309 | 52431,7% |
| Сумма всех активов | *А*1 | 238 640 500 | *А*0 | 265 183 756 | 26543256 | 11,1% |
| Стоимость собственного капитала | *СК*1 | 176 500 800 | *СК*0 | 193 578 292 | 17077492 | 9,7% |
| Уровень налогообложения | *Д*1 | 20,0% | *Д*0 | 20,0% | 0,0% | 0,0% |
| Рентабельность собственного капитала | *Rск*1 | 74,5% | *Rск*0 | 114,1% | -39,6% | -34,7% |
| Уровень налогообложения | *Дчп*1 | 0,80 | *Дчп*0 | 0,80 | 0,00 | 0,0% |
| Мультипликатор капитала | *МК*1 | 1,37 | *МК*0 | 1,35 | 0,02 | 1,3% |
| Коэффициент оборачиваемости капитала | *Коб*1 | 0,65 | *Коб*0 | 0,00 | 0,65 | 47173,6% |
| Рентабельность оборота | *Rоб*1 | 0,92 | *Rоб*0 | 678,80 | -677,87 | -99,9% |

Источник: рассчитана автором по данным ОсОО «Спецтехника и аренда»

Влияние факторов на изменение рентабельности собственного капитала оценим по 4-х и 2-х факторной моделям, результаты отразим в таблицах 3.17 и 3.18.

**Таблица 3.17 - Влияние факторов на изменение рентабельности собственного капитала ОсОО «Спецтехника и аренда»**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Фактор | Ед. изм. | Величина показателя |
| Изменение удельного веса чистой прибыли в общей сумме балансовой прибыли, DRчп | % | 0,0% |
| Изменение мультипликатора капитала, DRмк | % | 1,3% |
| Изменение оборачиваемости капитала, DRКоб | % | 48598,1% |
| Изменение рентабельности продаж, DRоб | % | 48634,9% |
| **Совокупное влияние всех факторов** | % | **-35,5%** |

Источник: рассчитана автором по данным ОсОО «Спецтехника и аренда»

Таким образом, по результатам анализа выявлено, что общая стоимость основных средств снизилась со 128 324 тыс. сомов до 120 759 тыс. сомов, что составляет снижение на 7 565 тыс. сомов (-5,9%). Наибольшую долю в занимают транспортные средства (72% на конец года), стоимость которых также уменьшилась на 5 969 тыс. сомов (-6,4%).

**Таблица 3.18 - Влияние факторов на изменение рентабельности собственного капитала ОсОО «Спецтехника и аренда»**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Фактор | Ед. изм. | Величина показателя |
|  | Чистая прибыль, DRп | % | -29,6% |
|  | Величина собственного капитала, DRск | % | -7,2% |
|  | **Совокупное влияние всех факторов** | % | **-36,8%** |

Источник: рассчитана автором по данным ОсОО «Спецтехника и аренда»

Темпы роста по разным категориям основных средств колеблятся в пределах 83%-100%. Показатель рентабельности собственного капитала снизился со 114,1% в 2024 году до прогнозируемых 74,5% в 2025 году. Снижение на 39,6% обусловлено:

- сокращением чистой прибыли на 28,4% (с 201,5 млн. до 144,2 млн сомов);

- снижением собственного капитала на 9,7% (с 193,6 млн. сомов до 176,5 млн сомов).

Основными факторами стали снижение рентабельности продаж и увеличение коэффициента оборачиваемости капитала.

Факторный анализ с использованием 4-факторной модели показал, что наибольшее влияние оказало изменение рентабельности продаж, что привело к значительному снижению общего показателя. В 2-факторной модели большое влияние на снижение рентабельности капитала оказало падение чистой прибыли (-29,6%), а также снижение собственного капитала (-7,2%).

Руководству ОсОО «Спецтехника и аренда» даны следующие рекомендации:

- усилить контроль над износом основных средств, особенно транспорта и оборудования, которые предусматривают долю активов компании;

- оптимизировать использование капитала, чтобы улучшить коэффициенты оборачиваемости и рентабельности;

\_ провести аудит текущего состояния оборудования, рассмотреть возможности привлечения техники в лизинг для снижения значительных затрат;

- расширить охват рынка через онлайн-платформы, рекламу и сотрудничество с подрядчиками крупных проектов;

- рассмотреть возможность предоставления дополнительных услуг, таких как сервисное обслуживание или краткосрочная аренда.

В целом, в Кыргызстане действует множество компаний, предоставляющих специализированную технику и услуги аренды. В стране развивается строительная отрасль, что создаёт спрос на услуги таких компаний. Они играют важную роль в реализации инфраструктурных и дорожных проектов, строительстве жилых и коммерческих объектов.

**3.2. Современная практика организации учёта и контроля инвестиций и аренды в дорожном строительстве**

Учёт инвестиций в дорожном строительстве Кыргызской Республики основывается на национальных стандартах бухгалтерского учёта и специфических методических рекомендациях, касающихся управления капитальными вложениями в инфраструктуру. Основные элементы учётной практики включают:

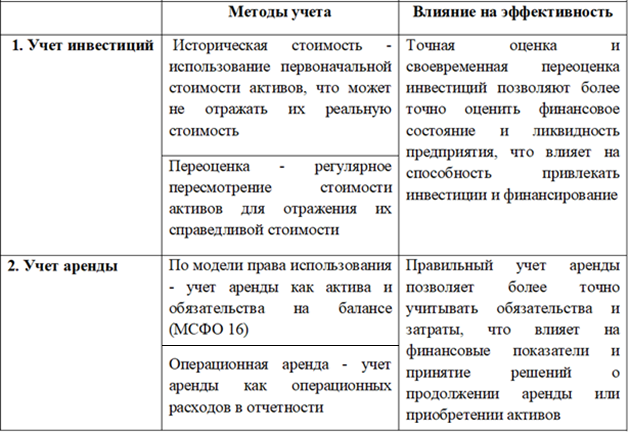
- классификацию и капитализация инвестиций - инвестиции в дорожное строительство классифицируются по видам (строительство, реконструкция, модернизация, капитальный ремонт) и стадиям реализации (проектирование, строительство, эксплуатация). В соответствии с требованиями стандартов, все капитальные затраты по приобретению, строительству, модернизации дорог и дорожных сооружений, должны капитализироваться, т.е. все затраты должны быть включены в первоначальную стоимость активов, амортизируемую впоследствии на протяжении всего срока эксплуатации. Капитализация затрат обеспечивает корректное отражение активов в балансе и их последующую амортизацию;

- методы учёта и документирования - в практике учёта применяются методы прямого капитализирования и амортизации. Прямое капитализирование включает отражение всех связанных затрат в первоначальную стоимость активов, в то время как амортизация распределяет эту стоимость на протяжении срока службы активов. Все инвестиционные операции фиксируются с использованием таких документов, как акты выполненных работ, сметы, договоры и счёта-фактуры. Эти документы необходимы для обеспечения прозрачности и достоверности учёта, а также для последующего анализа и отчётности.

Эффективность учёта и контроля инвестиционных затрат обеспечивается через внутренний контроль, который включает проверку соответствия выполненных работ и затрат утвержденным сметам и договорам. Регулярные внутренние аудиты и ревизии направлены на оценку точности учёта и соблюдения установленных стандартов и процедур.

Системный анализ учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызской Республики требует рассмотрения взаимосвязей между различными аспектами учёта и аудита, а также их влияния на общую эффективность деятельности предприятий. В таблицах 3.19 и 3.20 отражены ключевые аспекты учёта и аудита с позиции их влияния на эффективность деятельности предприятий.

**Таблица 3.19 - Основные аспекты учёта инвестиций и аренды** **в дорожном строительстве**

****

Источник: составлена автором по данным МСФО

Так, учёт инвестиций ведётся по исторической стоимости, т.е. по первоначальной стоимости активов, что может не отражать их реальную стоимость. Для отражения их справедливой стоимости необходимо осуществлять переоценку - регулярное пересмотрение стоимости активов.

Учёт аренды может вестись как актива и обязательства на балансе (МСФО 16) и как операционных расходов в отчётности.

**Таблица 3.20 - Основные аспекты аудита учёта инвестиций и аренды в дорожном строительстве**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Процессы и методы** | **Влияние на эффективность** |
| **1. Аудит инвестиций** | Проверка достоверности и полноты учёта инвестиций | Качественный аудит помогает выявить несоответствия и ошибки в учёте инвестиций, что может предотвратить финансовые потери и обеспечить надежность финансовой отчётности |
| Оценка соответствия применения методов оценки инвестиционных активов международным стандартам |
| **2. Аудит аренды** | Проверка правильности учёта аренды в соответствии с МСФО | Надежный аудит аренды помогает обеспечить корректность учёта и минимизировать риски финансовых нарушений, что способствует более эффективному управлению ресурсами |
| Оценка соответствия раскрытия информации об аренде и обязательствах |

Источник: составлена автором по данным МСФО

При аудите инвестиций в дорожном строительстве устанавливается достоверность и полнота учёта инвестиций, а также оценка соответствия применения методов оценки инвестиционных активов международным стандартам. Аудит аренды в дорожном строительстве нацелен на проверку правильности учёта аренды по МСФО и оценке соответствия раскрытия информации об аренде и обязательствах. В целом, аудит помогает выявить и минимизировать несоответствия и риски, обеспечить корректность учёта, способствует повышению эффективности использования ресурсов.

Далее рассмотрим взаимосвязь учёта инвестиций и аренды с аудитом (таблица 3.21).

**Таблица 3.21 - Взаимосвязь учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Взаимосвязь** | **Прямое влияние** | **Косвенное влияние** |
| **Учёт и аудит инвестиций** | Методы учёта инвестиций непосредственно влияют на то, как эти инвестиции отражаются в финансовой отчётности, что, в свою очередь, влияет на результаты аудита | Аудит выявляет возможные ошибки или несоответствия в учёте, что требует корректировок и улучшений в методах учёта, улучшая качество финансовой отчётности и принимаемых решений |
| **Учёт и аудит аренды** | Учёт аренды по международным стандартам влияет на финансовую отчетность, что требует проверки и подтверждения со стороны аудиторов | Точные данные о аренде и обязательствах помогают аудиторам проводить более детальный и качественный аудит, что улучшает прозрачность финансовой отчётности и снижает риски финансовых ошибок |

Источник: составлена автором

Таким образом, корректный учёт инвестиций и аренды в дорожной отрасли позволяет более точно планировать бюджет и распределять ресурсы, улучшает финансовое управление. Точные финансовые отчеты способствуют лучшему принятию управленческих решений и улучшению стратегии развития предприятия.

Прозрачность отчётности и высокое качество учёта и аудита в дорожном строительстве повышает доверие инвесторов и кредиторов, что способствует привлечению дополнительных средств. Кроме того, эффективный учёт и аудит снижают риски финансовых потерь и несоответствий, делая организацию более привлекательным для инвесторов. Что касается соблюдения регуляторных требований, то, в первую очередь, устанавливается соответствие международным стандартам, что помогает избежать штрафов и санкций, улучшает репутацию компании на рынке. Обеспечение точности отчётности снижает вероятность финансовых нарушений и повышает соответствие требованиям регуляторов.

При операционной аренде объектом учёта является недвижимое имущество или оборудование, которые предоставлены в аренду на без выкупа по окончании срока аренды. Арендатор и арендодатель отражают в отчётности арендные платежи методом распределения в течении всего срока арендного договора. При получении экономической выгоды использования объекта аренды арендатор может начислять амортизацию [86].

МСФО (IFRS) 16 рекомендована единая модель учёта аренды у арендатора, аналогичная модели учёта финансовой аренды, ее основные моменты отражены в таблице 3.22.

**Таблица 3.22 – Учёт операционной аренды у арендатора**

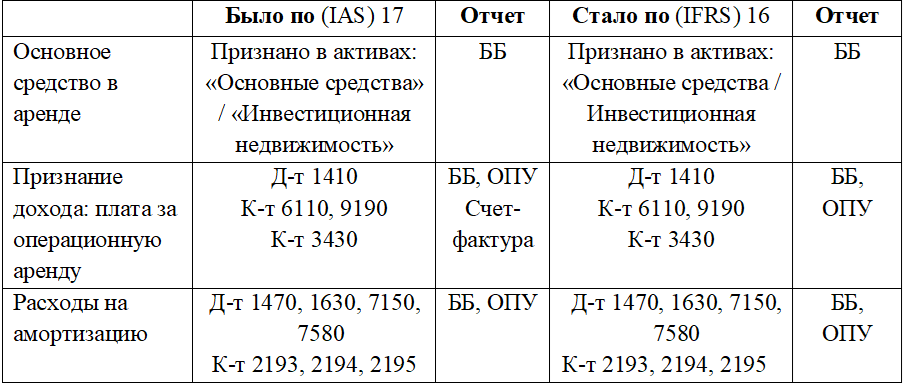


Источник: составлена автором по данным МСФО

В соответствии с требованиями МСФО арендодатель, в отличие от арендатора, различает операционную и финансовую аренду. Основные подходы к учёту операционной аренды арендодателем отражены в таблице 3.23.

Расчёты по аренде и отражение в учёте арендных операций рассмотрим на конкретном примере. Предположим, арендатор и арендодатель заключили договораренды помещения сроком на 5 лет с арендными платежами в размере 840 000 сомов ежегодно. Также арендатор обязывается выплатить первоначальные прямые затраты в сумме 30 000 сомов.

**Таблица 3.23 – Учёт операционной аренды у арендодателя**

Источник: составлена автором по данным МСФО

Если бы арендатор занял такую ​​же сумму на такой же срок учётнаяставка процента составила бы 12 %. В момент заключения договора арендатор выплачивает 870 000 сомов в счёт арендных платежей за первый год и первоначальных прямых затрат (таблица 3.24).

**Таблица 3.24 - Расчёты по финансовой аренде - 1**

****

Источник: рассчитана и составлена автором

И арендатор, и арендодатель должны отразить учёт НДС в денежных потоках, что влияет на дисконтированную стоимость (таблица 3.25).

**Вариант первый.** Допустим, что арендатор ведет учёт не в соответствии с требованиями МСФО 16 «Аренда». Счёта-фактуры подлежат признанию как расходы по аренде и счёта к оплате (840 000 сомов в год).

**Таблица 3.25 - Расчёты по финансовой аренде - 2**

****

Источник: рассчитана и составлена автором

Если обе стороны являются плательщиками НДС, арендатор оформляет НДС к зачету проводкой:

Дт Расходы по аренде 750 000 сомов

Дт НДС к зачету 90 000 сомов

Кт Счёт к оплате 840 000 сомов.

В этом случае арендатор берет вычеты в Единой налоговой декларации по расходам аренды в соответствии с налоговым подходом, действующим в настоящее время.

В МСФО отражены правила формирования отчётности, представления информации (формирования статей) в ней и раскрытия информации по статьям отчетов, но не правила ведения бухгалтерского учёта, и в них нет описаний бухгалтерских записей. МСФО устанавливают методы оценки активов, обязательств, доходов, расходов в начале, в последующем при признании, а также при прекращении признания.

МСФО нет требования к ежедневному (ежемесячному) учёту строго по ним, необходимо сделать корректировки при подготовке отчётности, так, чтобы корректировочные записи отражались не в самом учёте, а только в специальных переходных таблицах от бухгалтерского учёта к финансовой отчётности [86].

Расчёты и корректировочные проводки у арендатора, не являющегося плательщиком НДС, приведены в таблице 3.26.

**Таблица 3.26 – Корректировочные проводки для расчётов по аренде 1**



Источник: рассчитана и составлена автором.

1) получено право пользования автивом в сумме 3 391 374 сомов;

2) расходы по амортизации основного средства составили 684 275 сомов 3 421 374/5 = 684 275:

3) сторно расходов по аренде составило 840 000 сомов.

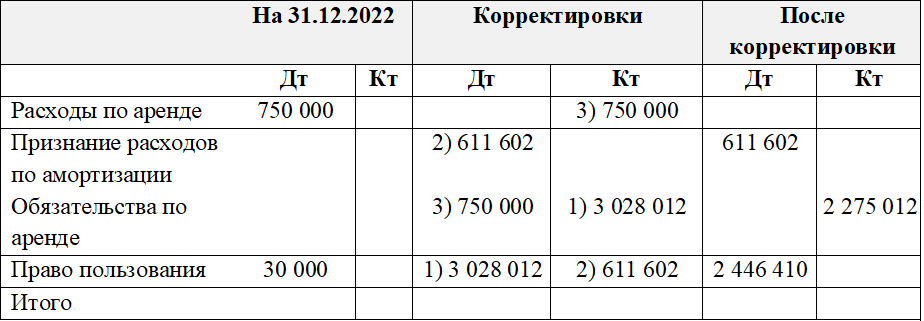
Во второй год добавляется корректировочная запись по признанию процентных расходов:

Дт Процентные расходы 306 165 сомов

6Кт Обязательства по аренде 306 165 сомов.

В случае, когда и арендатор, и арендодатель - плательщики НДС, делаются корректировочные записи, отраженные в таблице 3.27 *(расчёты 2).*

**Таблица 3.27 – Корректировочные проводки для расчётов по аренде 2**

****

Источник: составлена автором.

1) признается право пользования активом в сумме 3 028 012 сомов;

2) расходы по амортизации составят 611 602 сома ( 3 058 012/5 = 611 602);

3) сторно расходов по аренде составят 750 000 сомов.

Начиная со второго года добавляется корректировочная запись по признанию процентных расходов:

Дт Процентные расходы 273 361 сомов

Кт Обязательства по аренде 273 361 сомов.

Помимо процентных расходов арендатор начисляет расходы по амортизации.

Учёт и аудит в дорожном строительстве имеют свои особенности, обусловленные спецификой данной отрасли. К специфическим особенностям отрасли дорожного строительства следует отнести:

Сезонность:

- влияние погоды - в регионах с выраженными сезонами (зимний холод, летняя жара) состояние дорог и транспортных средств может существенно меняться. Это влияет на расходы на техническое обслуживание и ремонты;

- сезонные колебания спроса - в некоторых регионах спрос на транспортные услуги может варьироваться в зависимости от сезона (например, в туристических зонах летом наблюдаётся пик нагрузки).

Инфраструктура:

- техническое состояние дорог - качество дорожного покрытия, наличие пробок, частота дорожных работ и ремонтов сказываются на эксплуатационных характеристиках транспортных средств и влияют на расходы по их содержанию;

- проблемы с парковками и грузовыми зонами – недостаточность парковок и зон для погрузки/разгрузки увеличивает затраты и период простоя.

Регулирование:

- требования к безопасности - имеются строгие нормы и требования к техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств;

- налоги и сборы - могут включать акцизы на топливо, дорожные сборы, налоги на транспортные средства и другие платежи;

- необходимость получения лицензий, сертификации, соответствия требованям экологической безопасности.

К объектам учёта в организациях дорожного строительства относятся:

**Основные средства:**

- учёт специальной техники и оборудования – учитываются амортизационные отчисления, затраты на ремонт и техобслуживание, на топливо, использование транспортных средств. Необходимо организовать правильое начисление и учёт амортизации, так как у дорожной техники, как правило, ограниченный срок службы при значительных затратах на обслуживание;

- износ и ремонт - учёт затрат на ремонт и обслуживание может включать как плановые, так и непредвиденные расходы.

**Расходы:**

- топливо - учёт затрат на топливо, на который влияют цены на рынке и расхода топлива;

- содержание и обслуживание - регулярные проверки, замена запчастей, ремонты;

- страхование - учёт премий по обязательному и добровольному страхованию транспортных средств.

**Доходы:**

- тарифы и платы - учёт доходов от перевозок, который может зависеть от различных факторов, таких как тип груза, расстояние, сезонность.

3. Аудит в дорожном строительстве проводится в целях:

**- оценки эффективности**

- анализа затрат и доходов - аудит должен оценивать эффективность использования ресурсов, анализировать затраты на эксплуатацию и сравнивать их с доходами;

- проверки соблюдения нормативных требований - аудит должен учитывать, насколько компания соблюдаёт требования законодательства и нормативов по техобслуживанию, безопасности и налогообложению;

- **проверки документации:**

- транспортные накладные и счёта - проверка корректности оформления документов, связанных с перевозками и расчётами;

- отчетность - аудит финансовых отчетов, связанных с деятельностью дорожно-строительного предприятия.

**- инвентаризации:**

- проверки наличия и состояния техники и оборудования - аудитор должен удостовериться в правильности их учёта, состояния и соответствия учётным данным [104].

Эти особенности помогают глубже понять, как правильно вести учёт и проводить аудит в дорожном строительстве, учитывая специфику отрасли и требования законодательства.

В дорожном строительстве Кыргызской Республики можно выделить несколько типичных типов инвестиций и арендных операций. Эти операции связаны с развитием инфраструктуры, улучшением качества транспортных услуг и оптимизацией затрат. Рассмотрим их подробнее.

**Направлениями инвестиций в дорожное строительство являются:**

1. Инвестиции в инфраструктуру

Строительство и ремонт дорог - включает как строительство новых трасс, так и капитальный и текущий ремонт существующих дорог. Эти инвестиции направлены на улучшение качества дорожного покрытия, расширение дорожной сети и улучшение связности регионов.

Создание и модернизация транспортных узлов - инвестиции в развитие автотранспортных терминалов, автомобильных стоянок, погрузочно- Инфраструктурные объекты - учёт дорог, стоянок и других объектов инфраструктуры. Важно правильно учитывать затраты на строительство, ремонт и эксплуатацию этих объектов.разгрузочных площадок и других объектов инфраструктуры.

Развитие дорожного освещения и систем безопасности - установка освещения на ключевых участках дорог, установка систем видеонаблюдения и сигнализации для повышения безопасности дорожного движения.

2. Инвестиции в специальную технику и оборудование

Закупка спецтехники - приобретение оборудования и специализированной техники.

Модернизация автопарка - вложение средств в обновление транспортных средств для повышения их эффективности и соответствия современным стандартам.

**3. Инвестиции в технологические решения**

Разработка и внедрение IT-решений - инвестиции в системы управления транспортом, GPS-трекинг, программное обеспечение для учёта и оптимизации маршрутов и других технологий.

Развитие интеллектуальных транспортных систем (ITS) - включает внедрение систем для управления движением, автоматизированных систем взимания платы и информационных систем для водителей.

**Арендные операции в дорожном строительстве**

1. Аренда транспортных средств

- краткосрочная аренда - аренда автомобилей, грузовиков, автобусов или специализированной техники на короткий срок для выполнения определённых задач или сезонных перевозок;

- долгосрочная аренда - аренда транспортных средств на длительный срок, что позволяет сократить капитальные затраты и снизить финансовую нагрузку на компанию.

2. Аренда объектов инфраструктуры:

- аренда складских и погрузочных площадок, автопарков и стоянок.

3. Аренда оборудования:

- аренда специализированой техники - строительных и обслуживающих машин: экскаваторов, кранов, дорожных катков, которые необходимы для выполнения определённых работ;

- аренда систем управления и контроля - использование временных систем для контроля и управления транспортом, например, системы мониторинга и GPS-трекинга.

Источники финансирования:

- государственные инвестиции и субсидии - государственные программы и инвестиции в улучшение дорожной инфраструктуры, в том числе за счёт средств международных доноров;

- частные инвестиции - частные организации могут вкладывать средства в улучшение инфраструктуры и закупку транспорта через ГЧП или прямые инвестиции;

- кредитование и лизинг - финансирование через кредиты банков или лизинг, что позволяет компании иметь доступ к необходимым транспортным средствам и оборудованию без необходимости полной оплаты.

Учёт и аудит в дорожном строительстве имеют свои особенности, обусловленные спецификой этого сектора экономики. Рассмотрим ключевые аспекты учёта и аудита для дорожного строительства в КР.

**2. Учёт расходов:**

- на топливо и смазочные материалы, усложняется колебанием цен и необходимости точного учёта;

- плановых и непредвиденных расходов на ремонт техники и транспортной инфраструктуры;

- страховые взносы.

**3. Учёт доходов:**

- доходы от перевозок - учёт доходов от оказания транспортных услуг, включая расчёт тарифов, учёт скидок и дополнительных сборов;

- доходы от аренды - учёт доходов от аренды транспортных средств, складских помещений и прочих объектов.

**4. Учёт налогов и сборов:**

- налоги - учёт налогов на добавленную стоимость, на имущество, на транспортные средства и других налогов, связанных с деятельностью;

- дорожные сборы и акцизы - учёт сборов за проезд по платным дорогам и акцизов на топливо.

Рассмотрим особенности методики аудита в дорожном строительстве Кыргызской Республики по направлениям:

1. Подтверждение правильности учёта:

- технических средств - проверка состояния транспортных средств, правильности учёта амортизации, затрат на ремонт и обслуживание;

- инфраструктуры - проверка состояния и данных учёта затрат на строительство и обслуживание дорожных объектов.

2. Соблюдение нормативных требований:

- соответствие законодательству - аудит должен проверять соблюдение законодательства Кыргызской Республики в области транспортных перевозок, налогового и трудового законодательства;

- регулирование безопасности проверка соблюдения норм и стандартов безопасности, включая регулярные технические осмотры и соблюдение требований к эксплуатации транспортных средств.

3. Финансовая отчетность:

- анализ финансовых отчетов - аудит включает проверку всех форм финансовой отчётности;

- оценка эффективности - аудитор должен оценить эффективность управления финансовыми ресурсами, включая анализ затрат и доходов, а также оценку инвестиционных проектов.

4. Инвентаризация:

- инвентаризация транспортных средств - проверка наличия и состояния транспортных средств, соответствие фактических данных учётным данным;

- инвентаризация запасов - проверка наличия и состояния запасов (топливо, запчасти и т.д.), а также их учёта.

5. Проверка контрактов и договоров:

- анализ контрактов - проверка правильности оформления контрактов на аренду, приобретение транспортных средств и услуг;

- проверка исполнения обязательств - оценка выполнения условий договоров и контрактов, включая соблюдение сроков и условий платежей.

Учёт и аудит в дорожном строительстве КР требуют особого внимания к деталям, связанным с управлением транспортными средствами, инфраструктурой и финансовыми потоками. В основные задачи входят точный учёт затрат и доходов, соблюдение требований законодательства, проведение комплексного анализа финансово-хозяйственной деятельности.

Признание дороги в качестве актива компании в бухгалтерском учёте действительно может быть сложной задачей, зависящей от множества факторов, к которым необходимо отнести:

1. Право собственности:

* полное право собственности - признание дороги активом возможно при наличии полного права собственности , которое включает права владения, права распоряжения, права использования и получения экономических выгод;
* сервитут - дорога, находящаяся в режиме сервитута, предоставляет права пользования без права собственности. В бухгалтерском учёте это может быть классифицировано как право на пользование или ограниченное право собственности, что может повлиять на признание дороги как актива;
* аренда - если дорога является предметом аренды, признание ее как актива будет осуществляться в соответствии с МСФО, особенно МСФО 16 "Аренда" (IFRS 16), который требует признания актива на основе текущей стоимости будущих арендных платежей.

2. Характеристики дороги:

- физическая форма - дорога рассматривается как материальный актив, обладающий физическим существованием и долгосрочной прирученностью;

- срок службы - для признания дороги как актива требуется определение экономического срока службы, который включает оценку износа и физического старения;

- экономические выгоды - необходимо оценить ожидаемые экономические выгоды, такие как повышение операционной эффективности и снижение операционных затрат.

3. Применяемые бухгалтерские стандарты:

- МСФО 16 "Аренда" по которой арендованные активы подлежат признанию в балансе как активы с правом пользования и обязательства по аренде, исходя из текущей стоимости аренды;

- МСФО 38 "Учёт нематериальных активов" - если дорога не классифицируется как материальный актив, ее следует оценить на соответствие МСФО 38, что может привести к классификации дороги как нематериального актива при выполнении специфических критериев.

4. Степень контроля:

- фактический контроль - компания должна осуществлять фактический контроль над дорогой, что включает оперативное управление и реализацию экономических выгод.

5. Наличие документальных подтверждений:

- документальное подтверждение - необходимо наличие документов, подтверждающих право собственности, оценки справедливой стоимости, прогнозируемого срока службы и технической документациио состоянии и характеристиках дороги.

Процесс признания дороги как актива включает следующие шаги:

1. Определение правового статуса дороги - определить, является ли дорога собственностью, сервитутом, или арендованным имуществом с учётом юридических аспектов.

2. Оценка соответствия критериям актива - проверить соответствие дороги критериям материального актива, включая материальность, экономический срок службы, ожидаемые экономические выгоды и фактический контроль.

3. Определение стоимости дороги - оценить справедливую стоимость дороги на момент приобретения с учётом оценки рынка и проектирования капитальных затрат.

4. Включение в баланс - отразить дорогу в балансе компании как актив, следуя принципам отражения активов.

5. Амортизация - начать амортизацию дороги в течение ее срока службы, следуя принципам учёта амортизации и оценки износа.

Таким образом, учёту и отчётности организации дорожного строительства присущи особенности, связанные со спецификой деятельности (таблица 3.28).

**Таблица 3.28 - Основные аспекты бухгалтерского учёта в дорожной организации**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Объекты бухгалтерского учёта** | **Описание по учёту** |
| 1. | Учёт основных средств | Дорожные организации владеют значительным обьёмом основных средств, таких как дороги, мосты, тоннели, механизмы, транспорт. Учёт этих средств включает учёт приобретения, амортизации, ремонта и списания |
| 2. | Учёт материально-технических запасов | Для техобслуживания и ремонта дорожных объектов необходимо наличие материалов, инструментов, запасных частей. Учёт материальных запасов включает контроль за поступлением, расходованием и инвентаризацией запасов |
| 3. | Учёт строительно-монтажных работ | Дорожные организации осуществляют строительство, ремонт и текущее обслуживание дорожной инфраструктуры. Бухгалтерский учёт включает контроль за затратами на строительно-монтажные работы, фиксацию выполненных обьёмов работ и расходов на них |
| 4. | Учёт перевозок | В случае, если дорожная организация оказывает услуги по перевозке грузов или пассажиров, важно вести учёт перевозок, включая расчёты по перевозкам, стоимость услуг и финансовый результат данной деятельности |
| 5. | Учёт расходов и доходов | Бухгалтерский учёт в дорожной организации должен включать учёт всех операций с доходами и расходами, связанными с деятельностью предприятия, а также учёт операций по налогообложению и финансовой отчётности |
| 6. | Налогообложение и отчетность | Все организации обязаны соблюдать законодательство по налогообложению. Бухгалтерский учёт должен включать подготовку и представление налоговой отчётности и отчётности перед вышестоящими органами |
| 7. | Специфические особенности | К специфическим особенностям дорожных организаций входят, например, учёт незавёршенного строительства, особенности учёта механизации и транспорта, учёт проведения гидрометеорологических работ и др. |

Источник: составлена автором по данным [15, 39, 62, 124]

Указанные в таблице 3.28 особенности необходимо строго учитывать при организации учёта и аудита в дорожной организации.

К основным статьям расходов, характерным для дорожно-строительных организаций следует отнести:

1. Оплату труда с социальными отчислениями - расходы на зарплату сотрудников и рабочих.

2. Топливо (дизтопливо, бензин, мазут и др. энергоносители).

3. Ремонт и техобслуживание дорог и оборудования.

4. Амортизационные расходы.

5. Материальные затраты.

6. Расходы на лизинг и аренду специализированной техники.

7. Расходы по оплате налогов (на имущество, на прибыль), страхование [101].

Для обеспечения стабильной и успешной деятельности, организациям отрасли дорожного строительства необходимо вести детальный учёт всех статей расходов и затрат, проводить анализ их структуры и динамики, эффективно управлять финансовыми ресурсами. Система учёта расходов должна быть организована так, чтобы обеспечивалось надлежащее признание всех затрат, расходов, оптимальность управления расходами, достоверность финансовой отчётности.

В силу специфики деятельности организации дорожного строительства могут иметь доходы от различных источников. К ключевым статьям доходов, характерных для организаций отрасли можно отнести:

1. Поступления от перевозки пассажиров, являются одним из важных источников доходов организаций дорожного строительства (перевозки автобусом, железнодорожным транспортом).

2. Доходы от перевозки грузов занимают значительную долю в доходах организаций отрасли.

3. Доходы в виде арендных платежей от сдачи в аренду транспортных средств могут получать дорожные организации.

4. Доходы от предоставления услуг по ремонту и техобслуживанию.

5. Реализация запасных частей, масел, смазок и других расходных материалов также могут стать источником доходов дорожно-строительных организаций.

6. Оказание логистических услуг по складированию, упаковке, манипуляций с грузами могут входить в источники доходов некоторых дорожно-строительных организаций.

7. Другие услуги. Организации вправе получать доходы от оказания дополнительных услуг [101].

В учёте и признании доходов в дорожной организации важно правильно подобрать метод признания доходов - фактического поступления денежных средств или начисления с учётом специфики договоров и вида деятельности. Доходы могут признаваться по мере выполнения работ или по фактической поставке услуг в соответствии с условиями договоров.

Правильное признание доходов в дорожной деятельности способствует формированию достоверной финансовой отчётности и отражению реального финансового состояния организации [101].

В целях улучшения системы учёта доходов и расходов дорожной организации нами рекомендуется:

- создание системы учёта, позволяющей надежно фиксировать все операции, связанные с доходами и расходами:

- систематизация, учёт, признание и отражение доходов от всех видов деятельности и расходов по всем направлениям деятельности в разрезе соответствующих статей;

- налаживание системы анализа финансовой отчётности, анализа эффективности деятельности и ресурсов способствует своевременному выявлению проблем и принятию мер по их решению;

- проверка и сверка данных учёта доходов и расходов на регулярной основе, контроль за корректностью бухгалтерских записей обеспечивает предотвращение ошибок и дублирования информации;

- обеспечение соответствия финансовой отчётности организации требованиям нормативно-правовых актов и стандартов;

- документальное оформление и архивирование всех операций в целях обеспечения прозрачности учёта и отчётности, возможности проверки в случае необходимости [101].

Грамотно поставленный учёт доходов и расходов поможет организации принимать обоснованные управленческие решения, повысить эффективсноть деятельности и оптимизировать расходы. Важным аспектом является консультация с аудитором для проверки соблюдения бухгалтерских стандартов и требований, а также ведение документации), подтверждающей все этапы признания и учёта.

Учёт аренды в дорожном строительстве в Кыргызской Республике также регламентируется на основе МСФО и учитывает особенности аренды дорожных объектов и оборудования:

- классификация аренды - на оперативную и финансовую. Оперативная аренда учитвается как текущие расходы, финансовая аренда - как долгосрочные обязательства и активы в бухгалтерском балансе;

- методы учёта аренды - при оперативной аренде арендные платежи признаются в качестве расходов в отчётности на момент их возникновения. В случае финансовой аренды арендованные активы и обязательства включаются в баланс, а амортизация арендованных активов и проценты по арендным обязательствам учитываются в финансовой отчётности. Эти методы требуют строгого соблюдения условий договоров и стандартов учёта;

- документирование и контроль - арендные операции документируются с помощью договоров аренды, актов и счётов-фактур. Эти документы обеспечивают правильное отражение арендных платежей и обязательств, а также служат основой для внутреннего контроля и аудита.

Аудит инвестиционных и арендных операций включает проверку правильности учёта и капитализации затрат, а также соответствия договорных условий установленным стандартам:

- проверка документации - аудиторы проводят проверку документов, подтверждающих инвестиционные затраты и арендные платежи, таких как контракты, акты выполненных работ, счёта и другие подтверждающие документы;

- анализ оценки и амортизации - проводится проверка правильности оценки активов и соответствия расчётов амортизации установленным стандартам. Это позволяет выявить возможные несоответствия и ошибки в отчётности.

В качестве основных проблем и ограничений системы учёта инвестиционных проектов следует отметить:

- недостаточность информации – отсутствие детализированных сведений по проектам и затратам затрудняет учёт и анализ инвестиций, что влечет за собой искажение финансовой отчётности и усложнять проведение комплексного анализа.

- проблемы с капитализацией - некорректное капитализирование затрат, включая расходы, которые должны быть признаны текущими, может негативно сказаться на точности финансовых показателей и расчёте амортизации, а также на общем представлении о финансовом состоянии организации;

- сложности в оценке стоимости активов - оценка стоимости активов, особенно в случае их модернизации или реконструкции, может быть затруднена отсутствием четких методик и стандартов, что усложняет формирование объективной оценки и может приводить к разногласиям;

- нехватка квалифицированного персонала - недостаток специалистов, обладающих необходимыми знаниями и навыками в области учёта и анализа инвестиционных затрат, ограничивает возможности для адекватного анализа и контроля, а также влияет на качество финансовой отчётности.

Практика учёта аренды сталкивается с рядом проблем, в числе которых основными являются:

- сложности в классификации - разграничение между оперативной и финансовой арендой может быть затруднено, особенно при изменении условий договора. Это усложняет правильное отражение аренды в финансовой отчётности;

- отсутствие унификации - недостаток единых стандартов и процедур учёта аренды может приводить к несогласованности в практике учёта и затруднять интерпретацию отчетных данных.

Проблемные аспекты аудита, недостаток данных - ограниченность или отсутствие необходимых данных может затруднить проведение полноценного аудита, что влияет на достоверность результатов проверки.

Сложности в интерпретации стандартов - аудиторы могут столкнуться с трудностями в интерпретации как национальных, так и международных стандартов учёта и аудита, что может усложнить проведение аудиторских проверок.

Анализ существующей практики учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызской Республики выявляет как положительные, так и проблемные аспекты текущих подходов. Существующая практика обеспечивает базовые механизмы учёта и контроля, однако требует дальнейшего совершенствования методов учёта, контроля и аудита для повышения точности финансовой отчётности и эффективности управления инвестиционными проектами и арендными операциями.

Затраты на строительство и модернизацию дорожных объектов капитализируются, то есть включаются в стоимость основных средств и подлежат амортизации на протяжении установленного срока службы. Вложения в проектирование, строительство и модернизацию дорожных объектов отражаются на счётах долгосрочных активов, и амортизация таких активов осуществляется в соответствии с установленными нормами.

Инвестиции в дорожную инфраструктуру могут поступать из различных источников, таких как государственный бюджет, частные инвестиции и международные финансовые организации. Учёт источников финансирования и контроль за использованием инвестиционных средств осуществляются через бюджетное планирование и соответствующую отчетность.

Аудит учёта инвестиций и аренды в дорожном строительстве включает проверку точности бухгалтерских записей, соответствия учётной политики действующим стандартам и нормативам, а также оценки правильности отражения операций в финансовой отчётности. Аудиторы проводят проверку наличия и состояния основных средств, а также обоснованности расчётов амортизации и учёта затрат на модернизацию.

Аудиторская проверка может включать оценку инвестиционных проектов, анализ использования средств и проверку договоров аренды на соответствие условиям. Также проводится проверка соблюдения законодательства и нормативных актов в области учёта и финансового контроля.

К основным проблемам, с которыми сталкиваются аудиторы, можно отнести недостаточную прозрачность в учёте инвестиционных проектов, трудности в оценке состояния и стоимости активов, а также нехватку данных для проведения всесторонних проверок. Эти проблемы требуют внимания и совершенствования методик аудиторской проверки и учёта.

Практика учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызской Республики требует строгого соблюдения внутренних и международных стандартов бухгалтерского учёта. Регулярное проведение аудиторских проверок и контроль за соблюдением учётных норм способствуют повышению прозрачности и эффективности управления дорожной инфраструктурой, что, в свою очередь, способствует улучшению качества транспортных услуг и развитию инфраструктуры.

Существующая система учёта в дорожном строительстве Кыргызской Республики часто страдаёт от недостаточной прозрачности и недостаточной детализации информации о затратах. Проблема заключается в недостаточном разграничении и учёте различных видов затрат, связанных с инвестиционными проектами, таких как проектирование, строительство и модернизация дорожных объектов. Это может привести к искажению информации о стоимости активов и их состоянии, что затрудняет принятие обоснованных управленческих решений и снижает качество финансовой отчётности.

Капитализация затрат на модернизацию и улучшение дорожных объектов представляет собой значительную проблему. Часто возникают случаи, когда затраты, которые должны быть капитализированы, ошибочно классифицируются как текущие расходы. Это приводит к искажению данных о стоимости активов и амортизационных отчислениях, что, в свою очередь, искажает финансовые показатели и затрудняет оценку реальной стоимости дорожной инфраструктуры.

Финансирование дорожных проектов может поступать из различных источников, включая государственный бюджет, частные инвестиции и международные финансовые организации. Однако практика учёта и контроля за использованием этих средств часто оказывается неэффективной. Это связано с недостаточным распределением и учётом средств по проектам, а также с неадекватным учётом условий и требований, связанных с привлечением финансирования.

Процедуры амортизации могут не учитывать изменения в техническом состоянии активов и фактической эксплуатации. Отсутствие пересмотра сроков службы активов может привести к некорректной амортизации, что искажает финансовую отчетность и затрудняет анализ финансового состояния.

В целом, диагностика проблем при применении МСФО и МСА показала наличие следующих проблем:

1. Проблемы при применении МСФО:

Проблемы интеграции и адаптации - интеграция МСФО в национальную практику учёта представляет собой серьезную проблему. МСФО требуют более детализированного учёта и раскрытия информации, чем национальные стандарты.

2. Оценка инвестиционных активов:

МСФО 13 "Оценка справедливой стоимости" предъявляются требования к применению рыночнной оценки для установления справедливой стоимости активов. В дорожном строительстве, где активы могут быть уникальными и рынки для таких активов ограничены, применение данного стандарта может создать трудности в определении справедливой стоимости и обеспечении достоверности рыночной оценки.

3. Сложности с капитализацией затрат:

В МСФО 1 "Представление финансовой отчётности" и МСФО 16 "Основные средства" содержатся жёсткие требования к капитализации затрат и их отражению в отчётности. В условиях недостаточности информации или трудности интерпретации указанных требований могут допускаться ошибки в учёте затрат по капитализации, и это чревато искажением информации финансовой отчётности и не соблюдением стандартов.

4. Требования к раскрытию информации:

МСФО предъявляют высокие требования к раскрытию информации по финансовым операциям. Это может создать дополнительные сложности в сборе и представлении необходимой информации, требовать значительных затрат на обучение и адаптацию системы учёта и отчётности, что может быть проблематично для организаций, работающих в рамках ограниченных ресурсов.

При исследовании выявлены следующие проблемы при применении МСА:

1. Методологические различия и сложность применения:

МСА требуют применения риск-ориентированного подхода и более детализированной проверки, что может значительно усложнить процесс аудита. Например, МСА 540 "Аудит бухгалтерской оценки" требует тщательной оценки бухгалтерских оценок, что представляет собой вызов в условиях ограниченной информации и специфики дорожного строительства.

2. Проблемы с применением риск-ориентированного подхода:

Риск-ориентированный подход, предписанный МСА, требует детального анализа и оценки рисков, связанных с бухгалтерским учётом и финансовой отчетностью. В дорожном строительстве это может быть затруднено из-за сложности и специфики активов, а также ограниченного доступа к необходимой информации для проведения всестороннего анализа.

3. Потребность в повышении квалификации аудиторов:

Применение МСА требует от аудиторов высокой квалификации и глубокого понимания международных стандартов. Недостаток квалифицированных специалистов может негативно сказаться на качестве аудита, что, в свою очередь, влияет на точность и достоверность финансовых отчетов.

4. Адаптация к международным требованиям:

Переход на применение МСА может потребовать значительных усилий по адаптации существующих процедур и методов аудита. Это включает необходимость пересмотра внутренних контрольных процедур, обновления методик аудита и обучения персонала, что может представлять собой серьезные организационные и финансовые затруднения.

Применительно к дорожному строительству Кыргызской Республики актуальность проблемы инвестиций и аренды подчёркивается примерами, которые демонстрируют необходимость проведения исследований в этих областях. Нами систематизированы проблемы, в направлении решения которых должны проводиться соответствующие исследования:

**1. Проблемы инфраструктуры и потребностей в инвестициях**

В Кыргызстане наблюдаётся острый дефицит средств на модернизацию и ремонт дорожной инфраструктуры. Множество дорог, особенно в удаленных и горных районах, находятся в плохом состоянии, что затрудняет транспортное сообщение и увеличивает риск аварий. Недостаточность финансовых средств и инвестиций становится причиной затягивания проектных работ и нарушения стандартов дорожного строительства.

Здесь необходимо отметить определенные сдвиги в данном направлении за последние годы. В частности, в стадии завершения альтернативная дорога Бишкек-Ош, реконструированы дороги во многих районах республики.

Для выявления источников финансирования и эффективных механизмов привлечения инвестиций в отрасль нужно проводить качественные исследования, и по их результатам разработать стратегию улучшения дорожно-строительной инфраструктуры и повышения качества дорог в стране и ее регионах.

1. **Проблемы с арендой и управлением общественным транспортом**

В городах Бишкек и Ош имеются проблемы нехватки и износа общественного транспорта. Несмотря на попытки обновления автопарка, городские автобусы и маршрутки в основном изношены, средства на приобретение новых ограничены. Перспективной может стать аренда новых транспортных средств, рынок аренды транспорта также необходимо исследовать в целях определения наиболее эффективных схем управления общественным транспортом, выявления потенциальных арендаторов и предложения механизмов улучшения управления транспортным потенциалом.

**3. Проблема привлечения инвестиций в инновационные технологии и передовые транспортные решения**

В последние годы возрастает интерес к внедрёнию инновационных технологий (умных транспортных систем и электрических автобусов) в дорожную отрасль. Здесь необходимо обратить внимание на необходимость значительных инвестиций для внедрёния таких технологий. Исследования в данной области должны проводиться в направлении определения наиболее эффективных инноваций для развития дорожно-строительной инфраструктуры, успешных моделей инвестиционных проектов.

**4. Экологические и социальные проблемы**

Рост пассажиро- и грузопотоков влечет за собой ухудшение экологической обстановки и загрязнение воздуха. В то же время модернизация дорог с позиции экологичности требует больших капитальных вложений. Перспективными являются модели транспортных средств с низким уровнем выбросов. Проведение исследований по экологически чистым транспортным решениям помогает определить приоритетные направления и источники финансирования, дать оценку экономической эффективности проектов, а также разработать политику и программу улучшения экологической ситуации в республике.

Перечисленные нами выше проблемы подтверждают необходимость проведения комплексных исследований в области финансирования и учёта в дорожном строительстве КР. Эти исследования должны проводиться с точки зрения выявления возможностей и направлений привлечения инвестиций, улучшения качества дорожно-строительной инфраструктуры, оптимизации затрат, что в конечном итоге должно отразиться на улучшении качества жизни граждан и экономическом развитии страны. При этом результаты исследования должны быть привязаны к реальным проблемам дорожного строительства Кыргызской Республики и иметь практическую значимость для предприятий, регуляторов и инвесторов.

Таким образом, по результатам анализа существующей системы учёта и аудита в дорожном строительстве Кыргызской Республики выявлены значительные проблемы и недостатки, которые связаны с недостаточной прозрачностью учёта, проблемами капитализации затрат, неэффективным учётом источников финансирования и недостатками в учёте амортизации. Применение МСФО и МСА вносит дополнительные сложности, связанные с интеграцией новых стандартов, оценкой справедливой стоимости, требованиями к раскрытию информации и повышением квалификации аудиторов. Решение вышеперечисленных проблем требует комплексного подхода, направленного на развитие учётной и аудиторской практики, адаптацию к международным стандартам и развитие квалификации кадров.

**3.3. Особенности учёта затрат, калькуляция и расчёт себестоимости строительства объектов в организациях дорожного строительства**

При организации учёта затрат важным аспектом является правильное распределение затрат и их отражение в бухгалтерском учёте, что способствует обеспечению прозрачности и достоверности отчётности. Более глубокий анализ себестоимости требует научных подходов и определений, которые основываются на теории бухгалтерского учёта, финансового менеджмента, управления проектами.

Для начала приведем основные подходы и термины, которые могут быть полезны для понимания и анализа данных расчётов.

1. Капитализация затрат - это процесс включения затрат, связанных с приобретением или строительством долгосрочных активов, в стоимость актива. В бухгалтерском учёте капитальные затраты включаются в балансовую стоимость актива, а не списываются в расходы сразу. Это соответствует концепциям, изложенным в МСФО 16 «Основные средства». Согласно стандарту, капитализация затрат на проектирование, материалы и рабочую силу, непосредственно связанные с созданием дороги, позволяет корректно оценить стоимость актива и его будущие экономические выгоды [119].

2. Метод прямых затрат - предполагает учёт всех затрат, напрямую связанных с созданием актива: стоимость материалов, аренда оборудования и заработная плата. Прямые затраты включаются в расчёт себестоимости, что позволяет получить более точную оценку полной стоимости строительства.

3. Метод учёта прочих затрат. Прочие затраты (например, страхование и административные расходы) могут быть распределены между различными проектами и компонентами в соответствии с принципом соразмерности и экономической целесообразности. В соответствии с МСФО 38 «Нематериальные активы» такие затраты могут быть капитализированы, если они непосредственно способствуют увеличению стоимости актива [119].

4. Контингентные затраты и резервации. Контингентные затраты представляют собой расходы на непредвиденные обстоятельства, которые могут возникнуть в процессе строительства. Согласно МСФО (IAS) 37 «Резервы, условные обязательства и условные активы», необходимо создавать резервы на возможные убытки и непредвиденные расходы, что помогает более точно оценить финансовые риски и подготовить финансовую отчетность [IAS 38].

Определение себестоимости и методологический подход - себестоимость дороги определяется как совокупность всех затрат, связанных с её проектированием, строительством и эксплуатацией, которые можно непосредственно отнести к созданию дороги. Это включает капитальные затраты (материалы, рабочая сила, аренда оборудования) и текущие расходы (страхование, административные затраты).

В финансовом управлении используется метод калькуляции себестоимости для точного определения затрат на единицу продукции или услуги. Этот метод помогает определить, сколько средств требуется для создания одного километра дороги и позволяет эффективно управлять бюджетом проекта.

Правильное распределение и капитализация затрат на строительство дороги влияют на финансовую отчетность организации. Себестоимость дороги отражается в балансе как часть стоимости основных средств и амортизируется в течение всего срока о использования.

Анализ формирования себестоимости одного километра дороги требует применения научных подходов и учёта всех связанных затрат в соответствии с требованиям стандартов. Это обеспечивает точную оценку стоимости актива и его влияние на финансовую отчетность. Капитализация прямых затрат, учёт прочих затрат, создание резервов на непредвиденные расходы и правильное распределение всех затрат помогают в управлении проектом и финансовом планировании.

Кроме того имеют значительное экономическое значение показатели IRI (Международный индекс неровности), поскольку на качество дорожного покрытия напрямую влияют на различные аспекты экономики:

1. Транспортные расходы - Более неровные дороги требуют больше затрат на обслуживание и ремонт автотранспорта из-за увеличенного износа шин, подвески и других деталей. Это может привести к увеличению расходов на топливо из-за повышенного сопротивления движению и более интенсивной работы двигателя.
2. Временные затраты - неровные дороги увеличивают время в пути для транспортных средств из-за необходимости снижения скорости для сохранения комфорта для пассажиров и сохранности груза. Это приводит к увеличению временных и трудовых затрат по перевозке грузов и пассажиров.
3. Безопасность – неровность автомобильной дороги увеличивает риск дорожно-транспортных происшествий и аварий, что влечет за собой рост расходов по медицинскому обслуживанию, страхованию и ремонту транспорта, а также к потере человеческих жизней и травмам, что в свою очередь оказывает воздействие на производственную деятельность и экономику в целом.
4. Экономическое развитие - качественные дороги способствуют развитию торговли, туризма и инфраструктуры, что может привести к экономическому росту региона и увеличению инвестиций.

Экономическая особенность методологии учёта себестоимости дорог заключается в следующих аспектах:

1. Комплексности затрат

Строительство дорог связано с учётом множества факторов и расходов, которые включают:

- прямые затраты (стоимость материалов, труда, аренды и эксплуатации техники);

- косвенные затраты (административные, логистические и налоговые расходы);

- финансовые издержки (кредиты, проценты по займам).

Эта многосоставность требует применения методологии, позволяющей достоверно и объективно учесть все элементы затрат. Особенностью является учёт как текущих, так и долгосрочных издержек (например, расходы на эксплуатацию и обслуживание дорог).

2. Влиянии макроэкономических факторов

При определении себестоимости учитываются макроэкономические факторы:

- инфляция - рост цен на материалы и услуги может существенно повлиять на итоговую стоимость проекта;

- колебания валютного курса - многие материалы или оборудование импортируются, поэтому валютные колебания влияют на себестоимость;

- налоговое регулирование: налоги, пошлины и льготы непосредственно влияют на издержки.

Методология расчёта должна учитывать потенциальные изменения макроэкономической ситуации для минимизации рисков.

3. Зависимости от региональных факторов

Себестоимость дорожного строительства варьируется в зависимости от:

- доступности сырья - в отдаленных районах логистические затраты на доставку материалов выше;

- климатических условий - влияние климатических условий (например, сильные морозы или высокая влажность) увеличивает расходы на подготовительные и защитные работы;

- региональных тарифов - цены на аренду техники и заработная плата рабочих могут значительно различаться в зависимости от региона.

Методология должна учитывать локальные особенности для создания реалистичных расчётов.

4. Использовании нормативной базы

В дорожном строительстве применяются нормы и стандарты, например, СНиПы, которые задают параметры расхода материалов, труда и техники. Эти нормативы:

- упрощают предварительное планирование;

- позволяют стандартно рассчитывать себестоимость 1 км дороги.

Однако они могут быть устаревшими или не учитывать современные технологии, что требует корректировки методологии.

5. Учёте технологии строительства

Современные технологии, такие как укладка асфальта с использованием автоматизированной техники или инновационные материалы, могут снизить себестоимость. Экономическая особенность заключается в том, что:

- новые технологии требуют первоначальных вложений, но приводят к экономии на долгосрочной основе;

- методология учёта должна предусматривать анализ эффективности применяемых технологий.

6. Распределении затрат по этапам проекта

Экономическая особенность заключается в разнесении затрат по этапам:

- проектирования и изысканий - подготовительных работ;

- строительства - основного этапа с высокой долей затрат;

- обслуживания - долгосрочных расходов, связанных с эксплуатацией дорог.

Методология учёта должна учитывать стоимость жизненного цикла дороги, а не только строительство.

7. Прогнозировании и оценки рисков

Важной экономической особенностью является необходимость прогнозирования и учёта рисков:

- роста цен на материалы;

- срывов сроков выполнения работ;

- увеличения транспортных расходов из-за погодных условий;

- превышения бюджета.

Методология должна включать инструменты для анализа чувствительности себестоимости к изменениям внешних условий. Например, сценарный анализ позволяет оценить влияние роста цен на основные материалы.

8. Оптимизации расходов

Методология учёта позволяет выявить резервы для снижения затрат, такие как:

- использование местных материалов;

- пересмотр норм труда и техники;

- внедрение энергосберегающих технологий.

Экономическая особенность заключается в обеспечении оптимального распределения ресурсов без снижения качества дорог.

Методология учёта себестоимости дорог в дорожном строительстве требует комплексного подхода, который сочетает в себе нормативный учёт, экономический анализ и прогнозирование. Ее экономическая особенность заключается в необходимости учитывать внешние и внутренние факторы, технологические аспекты и региональные условия. Это позволяет более точно определить себестоимость дорог и обеспечить рациональное использование ресурсов.

Результаты исследования себестоимости 1 км автомобильной дороги показали, что на нее может влиять различные факторы, такие как местоположение, условия строительства, технические характеристики дороги и др. Составляющие себестоимости дороги в общих чертах отражены на рисунке 3.8.

**Рисунок 3.8. Элементы затрат, образующие себестоимость строительства дороги**

Источник: составлен автором.

Рассмотрим подробнее основные учётные характеристики для указанных в схеме затрат:

1. затраты на проектирование, включающие в себя расходы организации по разработке проектной документации, на инженерно-геодезические исследования, на оценку земельного участка для строительства дороги;
2. затраты на строительство, в которые входят расходы по непосредственному строительству дороги, в том числе на закупку строительных материалов, заработную плату рабочих, аренду машин и оборудование, земельные работы и др.
3. затраты на землю и недвижимость в случаях, когда требуется покупка земельного участка для строительства. Сюда следует отнести стоимость земли, вознаграждения собственником, компенсации и т.п.
4. затраты на ремонт, техническое обслуживание, поддержание, реконструкцию на протяжении всего жизненного цикла;
5. прочие расходы - административные расходы, расходы по управлению проектом, налогам, а также процентные платежи в случаях, когда проект финансируется из заемных источников.

При определении себестоимости строительства 1 километра автомобильной дороги, помимо вышеперечисленных затрат требуется детальный учёт факторов, связанных с местными условиями, законодательства, касающего данного проекта, возможных рисков и всех переменных.

**Методология расчёта себестоимости строительства дорог**

Себестоимость строительства дорог - это совокупность всех затрат, необходимых для выполнения строительных работ. Для точного расчёта применяются методы и подходы, которые включают разделение затрат на прямые и косвенные, а также использование нормативных и аналитических данных.

Общая формула расчёта себестоимости строительства дорог выглядит так (2):

 (2)

*где C\_мат – материальные затраты;*

*C\_труд - трудовые затраты;*

*C\_тех - затраты по аренде и эксплуатации техники и оборудования;*

*C\_проч - прочие затраты.*

Алгоритм расчёта себестоимости строительства дороги выполняется в следующих 4ех этапах:

1. Определение обьёмов работ: протяженность дороги (км), ширина дорожного полотна (м), тип покрытия (асфальт, бетон и т. д.), глубина слоя (подготовка основания, дорожное покрытие).

2. Расчёт прямых затрат. Прямые затраты включают стоимость материалов, заработную плату рабочих, аренду и эксплуатацию техники.

3. Расчёт косвенных затрат. Косвенные затраты включают в себя административные расходы, логистику, страхование, налоги и другие затраты, которые сложно привязать к конкретным видам работ.

4. Итоговый расчёт себестоимости 1 км дороги. Суммируются все затраты, после чего итоговая сумма делится на протяженность дороги.

Различают 3 метода расчёта себестоимости дорог:

1. Нормативный метод. Используется на основе существующих строительных норм и правил (СНиП, ТКП). Расчёты производятся исходя из нормативов расхода материалов, труда и техники.

2. Фактический метод. Учёт фактически понесенных затрат по завершению или в процессе строительства.

3. Калькуляционный метод. Составляется калькуляция для каждого вида затрат: материалов, труда, техники и т.д.

Пример расчёта себестоимости строительства дороги

Исходные данные: протяженность дороги 10 км, ширина дороги 7 м, асфальт 10 см (0.1 м).

Стоимость материалов: асфальт - 5,000 сомов/м³, шебень и гравий - 800 сомов/м³, бетонные трубы - 10,000 сомов/шт (20 шт/км).

Заработная плата: рабочие 50 человек, 20,000 сомов/мес., инженеры 5 человек, 30,000 сомов/меС.

Техника: асфальтоукладчики 2 ед., 60,000 сомов/мес., бульдозеры 2 ед., 50,000 сомов/меС.

Срок строительства - 6 месяцев.

1. Расчёт обьёмов материалов

1) обьём асфальта: V\_асф = L \*W \* H = 10 км\* 7 м\*0.1 м = 7,000 м³

2) обьём щебня (слой основания). Предположим, слой основания - 20 см (0.2 м): V\_щеб = L\* W \* H = 10 км \*7 м \* 0.2м = 14,000 м³

3) количество бетонных труб: N\_ труб = 20 шт/км\* 10 км = 200 шт

2. Расчёт затрат на материалы

1) асфальт: C\_асф = V\_асф \* P\_асф = 7,000 м³\* 5,000 сом/м³ = 35,000,000 сомов

2) щебень: C\_щеб = V\_щеб \* P\_щеб = 14,000 м³ \*800 сом/м³ = 11,200,000 сомов

3) бетонные трубы: C\_труб = N\_труб\*P\_труб = 200 шт \* 10,000 сом/шт = 2,000,000 сомов

Итого затраты на материалы:

C\_мат= 35,000,000 + 11,200,000 + 2,000,000 = 48,200,000 сомов

3. Расчёт затрат на оплату труда

1) рабочие: C\_раб = N\_раб \* P\_раб\* T = 50 чел.\*20,000 сом/мес \*6 мес} = 6,000,000 сомов

2) инженеры: C\_инж = N\_инж \*P\_инж \* T = 5 чел.\*30,000 сом/мес \* 6 мес = 900,000 сомов

Итого затраты на труд: C\_труд = 6,000,000 + 900,000 = 6,900,000 сомов.

4. Расчёт затрат на технику

1) асфальтоукладчики: C\_асф = N\_асф\_тех \* P\_асф\_тех\* T = 2 ед.\* 60,000 сом/мес\* 6 мес = 720,000 сомов

2) бульдозеры: C\_бул = N\_бул\* P\_бул\* T = 2 ед.\* 50,000 сом/мес\* 6 мес = 600,000 сомов

Итого затраты на технику: C\_тех = 720,000 + 600,000 = 1,320,000 сомов.

5. Итоговый расчёт себестоимости

C\_общ = C\_мат + C\_труд + C\_тех

C\_общ = 48,200,000 + 6,900,000 + 1,320,000 = 56,420,000 сомов

Себестоимость строительства 1 км дороги:

C\_1 км = C\_общ/ L = 56,420,000 \ 10 = 5,642,000 сомов/км.

Для расчёта себестоимости одного километра дороги в контексте МСФО нужно учитывать несколько основных элементов затрат. Рассмотрим калькуляционный расчёт себестоимости на основании различных типов затрат, которые могут возникнуть при строительстве дороги. Этот расчёт будет включать проектирование, материалы, рабочую силу и другие затраты.

**Калькулирование себестоимости строительства одного километра дороги**

Инженерное проектирование (17 200 000). Эти затраты включают расходы на создание проектной документации и инженерные исследования, которые являются обязательными для оценки технической реализуемости и соблюдения нормативных требований. В соответствии с требованиями МСФО указанные затраты принято классифицировать как капитальные, так как они связаны напрямую с созданием актива и предполагают повышение его экономической выгоды.

Геологические исследования (4 300 000). Затраты на геологические исследования включают в себя расходы, связанные с проведением научных и технических исследований, требующихся для оценки геологических условий участка предполагаемого строительства. Согласно МСФО данные затраты подлежат капитализации, так как осуществляются с целью точной оценки и предотвращения рисков, которые связаны со строительством.

Административные расходы (2 580 000) связаны с правовым сопровождением, получением разрешений, согласованием. Также капитализируются когда связаны с созданием актива.

Всего: 24 080 000 сомов.

Далее определим затраты на материалы и их доставку:

Асфальт и бетон (43 000 000). Включают затраты на приобретение и транспортировку строительных материалов, требующихся для создания дорожного покрытия. По МСФО материальные затраты входят в группу прямых затрат, непосредственно увеличивающих себестоимость дорог и образующих его стоимость.

Щебень и песок (12 910 000). Также входят в группу прямых затрат на строительство автомобильной дороги, образуют его стоимость, обеспечивая устойчивость и долговечность дороги.

Транспортировка материалов (6 020 000). МСФО требуют капитализации затрат по доставке строительных материалов до места назначения, так как они также непосредственно влияют на завершение проекта.

Итого 61 920 000 сомов.

Далее идут расходы на рабочую силу. Расходы на оплату заработной платы рабочих (25 800 000). Здесь представлены затраты организации на оплату труда рабочих-строителей, участвующих в строительстве непосредственно. МСФО требуют учёта затрат на рабочую силу в составе прямых затрат и включения в стоимость актива как необходимых для его создания.

Расходы на оплату труда инженеров и техников (1 600 000). Это затраты, связанные с технической поддержкой и надзором, входящие в состав прямых затрат по созданию актива. Требуется капитализация, поскольку увеличивают стоимость актива.

Итого 26 400 000 сомов.

Затраты на оборудование и аренду. Аренда оборудования (12 910 000). Затраты по аренде строительного оборудования включаются в состав расходов на импользование машин и механизмов, задействованных в строительстве. Должны капитализироваться, поскольку входят в затраты по созданию актива и определяют его стоимость.

Затраты на технические обслуживание (4 300 000). Требуются для поддержания оборудования в рабочем состоянии. Согласно МСФО капитализируются, так как оказывают влияние на эффективность работы оборудования в ходе строительства дороги.

Итого 17 200 000 сомов.

К прочим затратам следует отнести расходы на страхование и административные издержки.

Страхование (3 440 000). Это затраты, связанные со страхованием проекта от возможных рисков и потерь. Согласно МСФО они капитализируются с точки зрения необходимости обеспечения безопасной реализации проекта.

Прочие административные расходы (1 720 000) – это узатраты, связанные с управлением проектом, связаные непосредственно с созданием актива, тоже капитализируются.

Итого: 5 160 000 сомов.

Непредвиденные (контингентные) расходы затраты:

Процент от суммы затрат (28 013 000 = 5% от 140 760 000).

К контингентным относятся резервы средств на непредвиденные расходы в ходе реализации проекта. Согласно МСФО резервации входят в расчётную стоимость актива и образуют общую себестоимость актива.

Итого: 28 013 000 сомов.

**Таким образом, итоговая калькуляция имеет вид:**

1. Проектирование и подготовительные работы - 24 080 000 сомов
2. Материалы и их транспортировка - 61 920000 сомов
3. Заработная плата - 26 400 000 сомов
4. Оборудование и аренда - 17 200 000 сомов
5. Прочие затраты - 5 160 000 сомов
6. Контингентные затраты - 28 013 000 сомов.

Так, в расчёт себестоимости вошли такие элементы затрат, как проектирование, материалы, рабочая сила, оборудование и аренда, прочие и контингентные затраты. Результаты расчётов зависят от особенностей региона, технологий и других факторов.

Элементы калькуляции строительства 1 км дороги отражены в таблицах 3.29 и 3.30.

**Таблица 3.29 - Калькуляция себестоимости строительства одного километра дороги**

|  |  |
| --- | --- |
| **Элемент затрат** | **Сумма, сомов** |
| **Проектирование и подготовительные работы** |  |
| Инженерное проектирование | 17 200 000 |
| Геологические исследования | 4 300 000 |
| Юридические и административные расходы | 2 580 000 |
| **Итого** | **24 080 000** |
| **Материалы и их доставка** |  |
| Асфальт и бетон | 43 000 000 |
| Щебень и песок | 12 910 000 |
| Доставка материалов | 6 020 000 |
| **Итого** | **61 920 000** |
| **Рабочая сила** |  |
| Заработная плата рабочих (1,000 ч/ч) | 25 800 000 |
| Заработная плата инженеров и техников (200 ч/ч) | 1 600 000 |
| **Итого** | **26 400 000** |
| **Оборудование и аренда** |  |
| Аренда строительного оборудования | 12 910 000 |
| Техническое обслуживание оборудования | 4 300 000 |
| **Итого** | **17 200 000** |
| **Прочие затраты** |  |
| Страхование | 3 440 000 |
| Прочие административные расходы | 1 720 000 |
| **Итого** | **5 160 000** |
| **Контингентные затраты (непредвиденные расходы)** |  |
| Процент от суммы затрат (5% от $1,660,000) | 28 013 000 |
| **Итого** | **28 013 000** |

Источник: расчёты автора по данным организаций дорожного строительства

Данные таблицы 3.29 обобщёны в таблице 3.30.

**Таблица 3.30 - Итоговая калькуляция себестоимости одного километра дороги**

|  |  |
| --- | --- |
| **Категория** | **Сумма, сомов** |
| Проектирование и подготовительные работы | 24 080 000 |
| Материалы и их доставка | 61 920 000 |
| Заработная плата | 26 400 000 |
| Оборудование и аренда | 17 200 000 |
| Прочие затраты | 5 160 000 |
| Контингентные затраты | 28 013 000 |
| **Общая себестоимость одного километра дороги** | **162 773 000** |

Источник: расчёты автора по данным организаций дорожного строительства

В приведенных выше таблицах отражено детализированное распределение затрат, образующих себестоимость 1 км дороги. Каждая статья затрат влияет на общий итог расчётов, себестоимость 1 км дороги составляет 162 773 000 сомов. По данным таблицы видно, что основными категориями затрат являются материалы и их транспортировка. В соответствии с МСФО все перечисленные выше затраты капитализируются и включаются в себестоимость дороги. Это создаёт возможность для более точного отражения стоимости актива в финансовой отчётности организации, и вести учёт всех затрат, которые могут влиять на получение экономической выгоды от эксплуатации дороги.

**ГЛАВА 4. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМ УЧЁТА И АУДИТА ИНВЕСТИЦИЙ И АРЕНДЫ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА**

**4.1. Меры по улучшению управления инвестиционными проектами и арендными операциями в дорожном строительстве**

Стратегическими задачи сектора дорожного строительства Кыргызской Республики являются повышение качества транспортных услуг за счёт приведения внутренней сети автомобильных дорог в соответствие с требованиями стандартов, повышение интегрированности в мировую экономическую систему путём реабилитации международных транспортных коридоров и повышение доступности транспортных услуг за счёт развития отрасли.

В Программе по привлечению инвестиций в Кыргызскую Республику на 2022–2026 годы отмечается необходимость привлечения инвестиций в автодорожную отрасль, в том числе посредством строительства платных дорог с реализацией механизма государственно-частного партнёрства в сложившихся условиях зависимости бюджета дорожной отрасли от внешней помощи иностранных государств и международных доноров [12].

Считаем необходимым раскрыть нормы, регулирующие втомобильные платные дороги с точки зрения поощрения участия частного сектора в дорожно-строительных работах.

Статья 18 Закона КР «Об автомобильных дорогах» предусматривает взымание с грузовых транспортных средств и автобусов сбора за проезд по автомобильным дорогам общего пользования, что предусмотрено также Кодексом о неналоговых доходах, в котором отмечается, что плательщиками сбора являются владельцы грузовых транспортных средств и автобусов [5].

В соответствии с решением Кабинета Министров КР №333 от 24 декабря 2021 года вступило в силу «Положение о взимании сбора с грузового транспорта и автобусов за проезд по автомобильным дорогам общего пользования». Вместе с тем, следует отметить, что к настоящему времени в Кыргызстане не установлены порядок взимания и размеры оплаты за проезд по автомобильным дорогам.

Исследуя данную проблему в зарубежных странах, можно отметить, что в разных странах мира проблема недостаточности источников финансирования дорожного строительства показывает необходимость рассмотрения вопроса внедрёния системы оплаты за проезд по автомагистралям или автомобильным дорогам общего пользования. Платные дороги являются одним из форм компенсации ущерба, которые наносятся транспортными средствами дорогам, но не возмещаются за счёт действующих в стране налогов и сборов.

В Казахстане введено Положение о сборах за проезд автотранспортных средст в 1998 году. На территории Республики Казахстан за проезд автотранспортных средств взымаются сбор за проезд отечественного автотранспортного средства до границы с последующим выездом на территорию другого государства, сбор за проезд иностранного автотранспортного средства, сбор за проезд по платным государственным автомобильным дорогам, сбор за проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, превышающие допустимые нагрузки и габариты.

В России изымается сбор за проезд по автомобильным дорогам РФ транспортных средств, зарегистрированных на территории других стран. Разработан и утвержден перечень государств, в отношении перевозчиков в которых введен сбор за пользование автомобильными дорогами РФ, и изымается плата с иностранных перевозчиков за пользование автодорогами РФ с грузовых машин, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 3,5 тонн и до 12 тонн, зарегистрированных в странах, указанных в перечне [178].

Странами Европейского союза разработано единое законодательство в отношении дорожных сборов, главным из которых являются Директивы 93/89/ЕЕС «О налогообложении автотранспортных средств, используемых для перевозок грузов, и о взимании сборов за пользование объектами транспортной инфраструктуры». В странах ЕС в настоящее время функционируют системы взымания сборов с грузовых транспортных средств за проезд по магистральным дорогам [178].

У нас в Кыргызстане при финансировании АБР на пилотном участке, выделенном частному подрядчику осуществлены работы по содержанию автомобильной дороги по форме контракта, ориентированного на результат (КОР). КОР успешно используются в ряде стран, которые намерены поддержать надлежащее состояние дороги, в результате которого оплачивается работа, а не каждая заделанная яма.

По прогнозам, внедрение платы за пользование автодорогами влечет за собой серьезные экономические последствия. Государственному бюджету Кыргызстана общая стоимость дорожных активов обходится в 20 млрд. сомов. На цели текущего ремонта и содержания дорого расходуется около 2 млрд. сомов в год. По расчётам экспертов, потери государственного бюджета по дорожному сектору с учётом сложившихся условий интенсивного разрушения дорог в связи с недостаточным финансированием, составляют до 6,5 млрд. сомов в год или 195 млрд сомов на протяжении жизненного цикла дорог.

Ожидаемые поступления в случае введения платы грузовым транспортным средствам и автобусам за пользование автомобильными дорогами, могут составить 2 млрд. сомов в год. Эти средства будут расходоваться на текущий ремонт и содержание дорог, что соответственно способствует экономии бюджетных средств около 1,4 млрд сомов ежегодно, или 43 млрд сомов за весь 30 летний жизненный цикл автомобильной дороги.

Выгоды предпринимателей будут заключаться в экономии времени на поездки до 50% и эксплуатационных расходов транспортных средств. Это при том, что владельцам транспорта предоставляется доступ к модернизированной дорожной инфраструктуре с надлежащим содержанием.

Внедрение системы платных дорог определенно имеет положительные и отрицательные стороны. В качестве положительных результатов ожидаётся:

• развитие транспортной инфраструктуры. В сложившихся условиях создавшегося хронического дефицита средств, строительства и реконструкции дорог преимущественно за счёт кредитов и средств международных доноров привлечение внутренних частных инвестиций создало бы возможности для модернизации дорожной инфраструктуры республики;

• дополнительные поступления в бюджет. Вырученные ресурсы будут направляться на содержание существующих и строительство новых автомобильных дорог [178].

В целях укрепления финансовой базы функционирования дорожно-строительной отрасли необходимо найти новые источники пополнения и эффективно использовать средства Дорожного фонда для:

 – целевой привязки доходов бюджета от пользования автомобильными дорогами к бюджетным ассигнованиям, направляемым на содержание и развитие автомобильной дорожной инфраструктуры;

 – обеспечения хотя бы минимально допустимого уровня обьёма финансирования бюджета отрасли с учётом потребностей, финансирования необходимых эксплуатационных дорожных работ;

 – постепенный перевод системы финансирования дорожного сектора на внутренние резервы;

 – закрепление минимально гарантированного размера бюджетных ассигнований на содержание автомобильных дорог общего пользования; а также государственных инвестиций в форме капитальных вложений на содержание, ремонт, реконструкцию и строительство автомобильных дорог [13].

В диссертационном исследовании нами выполнен корреляционно-регрессионный анализ показателей расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог в Кыргызской Республике за период с 2014 г. по 2023 г. Анализ проведен в целях выявления связи между суммой расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог и сроков их эксплуатации, и если такая связь существует, то определить влияние этих параметров друг на друга.

Также, на основе проведенного корреляционного анализа проведен регрессионный анализ для того, чтобы выявить причинно-следственные связи и постараемся дать прогноз на ближайшие пять лет по расходам на ремонт и содержание автомобильных дорог.

В нижеследующей таблице представлены данные о расходах на ремонт и содержание автомобильных дорог по Югу КР за последние 2014-2023 годы.

**Таблица 4.1 – Расходы на ремонт и содержание автомобильных дорог по Югу КР, млн. сомов**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| 920,0 | 1 150,0 | 1 290,0 | 2 250,0 | 2 800,0 | 2 750,0 | 2 910,0 | 3 300,0 | 3 760,0 | 4 000,0 |

Источник: НСК КР

В качестве независимого параметра (год), вместо календарного значения, наиболее правильным и соответствующим задачам исследования мы приняли количество пройденных лет (1, 2, 3, 4 и т.д.). И этот подход мы считаем обоснованным в силу того, что результирующий признак никак не связан с календарным значением года, но может быть связан с количеством пройденного времени (при наличии таковой связи).

Соответственно, наши исследуемые данные будут представлены в таблице следующим образом:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 920,0 | 1 150,0 | 1 290,0 | 2 250,0 | 2 800,0 | 2 750,0 | 2 910,0 | 3 300,0 | 3 760,0 | 4 000,0 |

Также, для наглядности представим наши данные в виде распределения данных на координатной плоскости. Очевидно, что зависимость между значениями линейная.

Для расчёта коэффициента корреляции используем следующую формулу:

где, – элементы выборки, – средние значения элементов выборки; n – размер выборки.

Для удобства результаты вычислений мы представим в виде таблицы:

Вспомогательная таблица для расчёта коэффициента корреляции

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |
| 1 | 920,0 | 920,0 | 1 | 846 400,0 |
| 2 | 1 150,0 | 2 300,0 | 4 | 1 322 500,0 |
| 3 | 1 290,0 | 3 870,0 | 9 | 1 664 100,0 |
| 4 | 2 250,0 | 9 000,0 | 16 | 5 062 500,0 |
| 5 | 2 800,0 | 14 000,0 | 25 | 7 840 000,0 |
| 6 | 2 750,0 | 16 500,0 | 36 | 7 562 500,0 |
| 7 | 2 910,0 | 20 370,0 | 49 | 8 468 100,0 |
| 8 | 3 300,0 | 26 400,0 | 64 | 10 890 000,0 |
| 9 | 3 760,0 | 33 840,0 | 81 | 14 137 600,0 |
| 10 | 4 000,0 | 40 000,0 | 100 | 16 000 000,0 |
| ***55*** | ***2 513,0*** | ***167 200,0*** | ***385*** | ***73 793 700,0*** |

Источник: расчёты автора

= 5,5; = 2 513,0 ; = 13 821,5 ; = 30,25; = 6 315 169,0

Подставив полученные значения в приведенную выше формулу, получим:

= = = 0,97

Таким образом, установлено, что коэффициент корреляции равен 0,97. Этот показатель может свидетельствовать о том, что данные о расходах на ремонт и содержание автомобильных дорог в Кыргызской Республике и данные о периоде их эксплуатации коррелируют между собой и взаимосвязь между данными очень тесная. Очевидно, что зависимость прямая, т.е. можно определенно заявить – с прошествием времени расходы на ремонт и содержание автомобильных дорог также растут.

Теперь, после того как мы установили, что между исследуемыми данными существует тесная связь и она прямая, нами дана оценка влияния течения времени (независимая переменная) на величину расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог (зависимая переменная). Или сформулируем это по другому – как расходы на ремонт и содержание автомобильных дорог зависят от количества пройденного времени.

Применение метода аппроксимации, который, на наш взгляд, будет уместным для создания моделей изучаемых процессов.

В виду того, что зависимость между переменными линейная (смотреть график), для проведения регрессионного анализа и дальнейших расчётов мы применим метод линейного уравнения вида:

где, – зависимая переменная (в нашем случае, прогнозируемые расходы на ремонт и содержание автомобильных дорог);

b – свободная величина;

k – коэффициент регрессии;

– независимая переменная (в нашем случае, количество лет эксплуатации).

Для вычисления свободной величины и коэффициента регрессии используются следующие формулы (метод наименьших квадратов):

Для удобства представим данные в табличном виде.

**Вспомогательная таблица для расчёта коээфициентов регрессии**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| 1 | 920,0 | 920,0 | 1 |
| 2 | 1 150,0 | 2 300,0 | 4 |
| 3 | 1 290,0 | 3 870,0 | 9 |
| 4 | 2 250,0 | 9 000,0 | 16 |
| 5 | 2 800,0 | 14 000,0 | 25 |
| 6 | 2 750,0 | 16 500,0 | 36 |
| 7 | 2 910,0 | 20 370,0 | 49 |
| 8 | 3 300,0 | 26 400,0 | 64 |
| 9 | 3 760,0 | 33 840,0 | 81 |
| 10 | 4 000,0 | 40 000,0 | 100 |
|  | | | |
| ***55*** | ***25 130,0*** | ***167 200,0*** | ***385*** |

Подставим полученные значения в формулы и получаем искомые величины:

И получим искомое уравнение линейной регрессии для нашего исследования

График полученного уравнения мы аппроксимируем на наши исходные данные.

Как видим, рассчитанное уравнение линейной регрессии максимально приближенно отображает рассеяние наших исходных данных. Можно с уверенностью предположить, что полученное уравнение регрессии адекватно и может использоваться для составления прогнозов на будущие периоды.

Тем не менее, мы проверим полученное уравнение на пригодность. Для этого используем критерий Фишера. Данный критерий позволяет оценить насколько хуже прогнозируемые данные будут отличаться от полученных опытным путём (в нашем случае, данные получены из официальных источников).

где – дисперсия адекватности или остаточная дисперсия;

– общая дисперсия.

Остаточная дисперсия рассчитывается путём деления остаточной  
суммы квадратов на число степеней свободы *f* по следующей формуле:

Общая дисперсия будет рассчитана по следующей формуле:

Составим таблицу с данными для удобства расчётов.

**Вспомогательная таблица для проверки уравнения на адекватность**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |
| 1 | 920,0 | 932,0 | -12,0 | 144,0 | 1 593,0 | 2 537 649,0 |
| 2 | 1 150,0 | 1 283,3 | -133,3 | 17 777,8 | 1 363,0 | 1 857 769,0 |
| 3 | 1 290,0 | 1 634,7 | -344,7 | 118 795,1 | 1 223,0 | 1 495 729,0 |
| 4 | 2 250,0 | 1 986,0 | 264,0 | 69 696,0 | 263,0 | 69 169,0 |
| 5 | 2 800,0 | 2 337,3 | 462,7 | 214 060,4 | -287,0 | 82 369,0 |
| 6 | 2 750,0 | 2 688,7 | 61,3 | 3 761,8 | -237,0 | 56 169,0 |
| 7 | 2 910,0 | 3 040,0 | -130,0 | 16 900,0 | -397,0 | 157 609,0 |
| 8 | 3 300,0 | 3 391,3 | -91,3 | 8 341,8 | -787,0 | 619 369,0 |
| 9 | 3 760,0 | 3 742,7 | 17,3 | 300,4 | -1 247,0 | 1 555 009,0 |
| 10 | 4 000,0 | 4 094,0 | -94,0 | 8 836,0 | -1 487,0 | 2 211 169,0 |
| ∑=55 | ∑=25130 |  |  | ∑= 458 613.3 |  | ∑=10 642 010,0 |

Источник: рассчёты автора

Подставим полученные значения в формулы:

Далее, для сопоставления результатов нам необходимо найти . Этот показатель мы найдем в таблице “Значения F-критерия для уровня значимости α=0,05 и числа степеней свободы f” (приложение ХХХХ).

Как видим, , значит наше уравнение регрессии вполне пригодно для применения в дальнейших расчётах.

На основании уравнения регрессии мы сделаем прогноз по обьёмам расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог в Кыргызской Республике на следующие пять лет. Полученные результаты отобразим в таблице 4.2

**Таблица 4.2 - Расчёт прогнозируемых данных**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Год |  |  |
| 2024 | 11 | 4 445,33 |
| 2025 | 12 | 4 796,67 |
| 2026 | 13 | 5 148,00 |
| 2027 | 14 | 5 499,33 |
| 2028 | 15 | 5 850,67 |

Источник: рассчёты автора

Резюмируя, мы можем определенно сказать, что выполненные выше расчёты носят предположительный характер и моделирование на основе математических методов не может охватить все факторы, которые влияют или могут повлиять на фактические данные. И тем не менее, моделирование экономических процессов на основе математических методов даёт исследователю понимание того как происходят изменения в очень упрощенном виде.

По данным Министерства транспорта и коммуникаций, потребность в финансовых средствах на реабилитации участков международных транспортных коридоров общей протяженностью 1132 км составляет в 1 млрд 611 млн долл. США, из которых определены источники финансирования для 1 млрд 177,93 млн долл. США. Требуется привлечь 433,07 млн долл. США для восстановления 277 км дорог [13].

Прогнозные показатели потребности дорожного сектора страны с отдельным выделением средств республиканского бюджета на 2025-2030 годы представлены в таблице 4.3.

Как отмечено в таблице, удовлетворение потребностей в финансировании дорожного сектора считаем возможным только при пополнении и эффективном использовании средств Дорожного фонда.

**Таблица 4.3 – Прогноз потребности в средствах дорожной отрасли и возможностей республиканского бюджета**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Годы | Потребность в средствах, тыс. сомов | Возможности бюджета, тыс. сомов | Обеспеченность финансированием, % |
| 2025 | 8684,71 | 3126,36 | 36 % |
| 2026 | 9108,97 | 3643,58 | 40 % |
| 2027 | 9363,77 | 4213,69 | 45 % |
| 2028 | 9618,64 | 4616,94 | 48 % |
| 2029 | 10042,9 | 5021,45 | 50 % |
| 2030 | 10625,32 | 5631,42 | 53 % |

Источник: составлена автором по данным МТиК КР

На сегодня отрасль финансируется на туровне 50 % от потребности, это чревато разрушением дорожной инфрструктуры из-за недостаточных обьёмов ремонта. На сегодня размер финансирования дорожной отрасли Кыргызстана составляет 30-40 млн долл. США при уровне потребности в 100 млн долл. США.

Эффективное использование средств Дорожного фонда создаст предпосылки для улучшения финансирования. Чтобы покрыть дефицит финансирования (до 70 млн долл. США в год) требуется обеспечить эффективность использования ресурсов Дорожного фонда, привлечение частного сектора в форме государственно-частного партнёрства. Важно продолжить капитальные инвестиции для избежания дальнейшего ухудшения состояния дорог.

Одним из приоритетных направлений является развитие международных автомобильных дорог и международных автотранспортных коридоров, которые служат единственным инструментом образования единого экономического пространства внутри страны. На развитие данного направления было привлечено около 60 % внешнего долга Кыргызстана.

Работы по ремонту и содержанию международных автотранспортных коридоров должны выполняться в соответствии с международными техническими стандартами. При строгом соблюдении межремонтных сроков капитального и среднего ремонтов обьёмы работ по ремонту международных автотранспортных коридоров по завершении работ по строительству и реабилитации на всем протяжении, составляющем 2910 км (при введении в эксплуатацию альтернативной автодороги Север – Юг – 433 км), должны составлять: капитальный ремонт асфальтобетонных покрытий – не менее 500 км, средний ремонт асфальтобетонных покрытий – не менее 1000 км ежегодно. Эти показатели будут достигнуты к 2032 году, поскольку завершение основных работ по реабилитации международных автотранспортных коридоров ожидаётся к 2025 году [13].

Развитие придорожного сервиса можно отнести к важным механизмам повышения привлекательности Кыргызстана как туристической страны. Для обеспечения благоприятных условий развитию придорожного сервиса считаем необходимым введение налоговых льгот для субъектов в данной сфере, определение порядка выдачи технических условий на размещение придорожных объектов обслуживания, составление генеральной схемы их размещения.

Автомобильные дороги и земельные участки, относящиеся к ним, являются объектами государственной собственности, и следовательно плата от предоставления их в аренду, должна поступать в Дорожный фонд и направляться в дальнейшем на содержание и ремонт.

Эффективным инструментом финансирования дорожной отрасли считаем проекты государственно-частного партнёрства, предусматривающие меры по улучшению содержания, строительства и реабилитации дорог.

На основе анализа передовой практики развития дорожно-транспортной отрасли можно заключить, что цифровизация, изменяя модели и методы работы с данными, функции государства и форматы его взаимодействия с обществом, способствует обеспечению прозрачности и развития отрасли. Для введения системы платы за проезд по дорогам общего пользования требуется разработать информационную систему, исключающую участие человека в весогабаритном контроле, включающую в себя функции электронного пломбирования транспортных средств и транспортного контроля [13].

Министерством транспорта и коммуникаций КР подготовлены пилотные проекты по ГЧП. Проекты будут реализовываться на основе принципов конкуренции и открытого конкурса с применением технико-экономического обоснования международного образца. Приоритетные проекты ГЧП в дорожной отрасли до 2030 года с описанием представлены в таблице 4.3.

**Таблица 4.3 - Перечень реализованных и планируемых проектов в дорожной отрасли, реализуемых в формате ГЧП**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование проекта | Протяженность, км | Ориентировочная стоимость (млн долл. США) | Описание |
| 1. | Проект строительства автомобильной дороги в объезд  г. Узген, Ошская область | 14 | 16 | Построена и сдана в эксплуатацию дорога, альтернативая дороге Бишкек – Ош |
| 2. | Перевод участка перевала Кувакы на платную основу | 25,68 | 13,1 | Участок перевала Кувакы дороги Бишкек – Нарын – Торугарт со 147 по 173 км. Протяженность участка через г. Балыкчы со 147 км по 214 км составляет 67 км. Сокращение пути составит 41 км |
| 3. | Строительство альтернативного тоннеля на перевале Тоо-Ашу по автодороге  Бишкек – Ош | 23 | 280,0 | Строительство тоннеля на высоте 2 200 метров над уровнем моря, что на  1 000 метров ниже действующего тоннеля позволит обеспечить тоннелем с большей пропускной способностью |
| 4. | Строительство альтернативной дороги Бишкек – Кара-Балта (южная объездная) | 110 | 395,0 | Позволит сократить транспортные издержки из южных в северные регионы |
| 5. | Проект строительства автомобильной дороги  Иссык-Куль – Алматы | Маршрут Алматы – Бишкек –Быстровка – Балыкчи – Чолпон-Ата, протяженностью  485 км | 114,0 | Развитие транзитного потенциала, дальнейшее углубление и развитие торгово-экономических отношений между Кыргызской Республикой и Республикой Казахстан |
| 6. | Проект строительства южной дороги в объезд г. Ош |  | 26,0 | Строительство автомобильной дороги для объезда г. Ош |
| 7. | Внедрение информационной системы взимания сбора с грузового транспорта и весогабаритного контроля | 4400 | 30,0 | По предварительным расчётам поступления в бюджет в год могут составить не менее 2,0 млрд сомов, позволяя увеличить обьёмы финансирования отрасли ориентировочно на 20 % |
| 8. | Реконструкция автомобильной дороги Бишкек – Балыкчы – Нарын –Торугарт с 9–90 км | 80 | 104,0 | Отрезок проектной дороги начинается с отметки 9,5 км от Бишкека и заканчивается на отметке 90,5 км, пересекается со внутренней автодорогой Бишкек – Кант – Токмок – Кемин на 82 км. В начале и конце проектной дороги предлагается построить пункты взимания платы с необходимой инфраструктурой и коммуникациями. Кроме взимания платы на ПВП будет осуществляться контроль весогабаритных параметров транспортных средств |

Источник: составлено автором по данным МТиК КР

Успешная реализация инвестиционных проектов обеспечит сохранение и развитие сети международных транспортных коридоров, что окажет прямое влияние на качество жизни населения.

Продвижению и реализации вышеперечисленных и других проектов должно предшествовать принятие [Закона](https://cbd.minjust.gov.kg/112275) Кыргызской Республики «О государственно-частном партнерстве», регулирующего области применения, все аспекты взаимоотношения государства и частного сектора.

В стране на сегодня финансированы крупные проекты по реабилитации дорог, однако достижение устойчивого состояния дорог требует дальнейшего содержания надлежащим образом. Поэтому рекомендуется улучшить систему управления содержанием автомобильных дорог путём заключения контрактов, ориентированных на результат. Необходимо создать условия для торгов, добросовестной конкуренции между подрядчиками. Подрядчик должен получать оплату не за затраты на проведение работ, а за содержание автодорог на заранее заданном уровне согласно контракту, отражающему результаты.

Дорожному строительству свойственно создание мультипликативного эффекта в смежных областях, стимулирование развития многих отраслей экономики на основе качественного улучшения транспортной инфраструктуры.

Для повышения эффективности использования бюджетных средств и контроля за использованием специального оборудования и дорожной техники, обеспечения мобильности дорожных служб при чрезвычайных ситуациях требуется внедрёния современных технических средств.

Особенности организации учёта в ГЧП в соответствии с МСФО определяются характером соглашения, структурой партнёрства и распределением рисков между партнерами. Основным стандартом, который может применяться к проектам ГЧП, является **МСФО 16 «Аренда». В данное время полученный от государства актив в рамках проекта ГЧП отражается в учёте в форме субсидии.**

В ходе исследования нами отображены два метода отражения в учёте субсидий, относящихся к активам, представляемым в бухгалтерском балансе. По первому методу субсидия признается в качестве отсроченного дохода: с включением в доходы отдельных отчетных периодов систематически в течение срока полезного функционирования актива.

Рассмотрим пример. В январе 2022 года строительная компания «Туз Жол» получает субсидию в размере в сумме 1 000 000 сомов на приобретение оборудования стоимостью 2 000 000 сомов со сроком полезного использования 4 года с нулевой ликвидационной стоимостью.

Признание субсидии отражается следующим образом:

1. Приобретение оборудования:

Дт 2140 Оборудование 2 000 000

Кт 1210 Денежные средства на расчётном счёте 2 000 000

2. Получение субсидии:

Дт 1210 Денежные средства на расчётном счёте 1 000 000

Кт 4200 Отсроченные доходы 1 000 000

3. Начисление амортизации:

Дт 7150 Расходы на амортизацию основных средств 500 000

Кт 2195 Накопленная амортизация конторского оборудования

500 000 ( 2000000 : 4 года = 500000 сомов)

4. Ежегодное признание дохода от субсидий:

Дт 4200 Отсроченные доходы 250 000

Кт 9190 Прочие неоперационные доходы 250 000

(1000000 : 4 года - 250000 сомов).

31 декабря 2022 года в бухгалтерском балансе организации отражаются:

Основные средства - оборудование 2 000 000 сомов

Накопленная амортизация – оборудования

Отсроченные доходы 750 000 (1000000 - 250000 = 750000 сомов).

Отчет о прибылях и убытках за 2022 год иметь вид:

Доходы от неоперационной деятельности 250 000 сомов

Расходы по амортизацию - конторское оборудование 500 000 сомов.

Следующий метод: субсидия подлежит вычету при расчёте для получения балансовой стоимости актива в отчётности организации и признанию как доход в течение срока амортизации.

Признание субсидии оформляется бухгалтерскими записями:

1. Приобретение оборудования:

Дт 2140 Оборудование 2 000 000

Кт 1210 Денежные средства на расчётном счёте 2 000 000

1. Получение субсидии:

Дт 1210 Денежные средства на расчётном счёте 1 000 000

Кт 2150 Оборудование 1 000 000.

3. Ежегодное начисление амортизации:

Дт 7150 Расходы на амортизацию основных средств 250 000

Кт 2194 Накопленная амортизация оборудования 250 000

(1000,000 : 4 года = 250 000 сомов).

В 2023 году возврат субсидии отражается следующими бухгалтерскими проводками:

- увеличение балансовой стоимости основного средства:

Дт 2140 Оборудование 1 000 000

Кт 3600 Прочие краткосрочные обязательства по субсидиям

1000000

Доначисление амортизации за 2022 год отражается в учёте как:

Дт 7150 Расходы на амортизацию основных средств 250 000

Кт 2194 Накопленная амортизация оборудования 250 000

(2000000: 4 года = 500000 сомов; 500,000 - 250,000 (сумма дополнительной амортизации к моменту возврата — 250,000).

Возврат субсидии оформляется записью:

Дт 3600 Прочие краткосрочные обязательства по субсидиям 1 000 000

Кт 1210 Денежные средства на расчётном счёте 1 000 000.

Возврат субсидий относится к доходам, учитывается уменьшением суммы счёта 4200 Отсроченные доходы, т.е. 250 000 сомов указывает на уменьшение суммы полученной, но еще не признанной в качестве дохода субсидии. Вся оставшаяся сумма, которая подлежит возврату и превышает остаток, относится на расходы (убыток) того отчетного периода, в котором осуществляется возврат субсидии.

Современная экономическая среда требует от стран постоянного совершенствования своих учётных и отчетных практик для обеспечения прозрачности, эффективности и устойчивости финансовых систем. В условиях глобализации и интеграции мировых экономик, Кыргызская Республика сталкивается с необходимостью адаптации и модернизации существующих методов учёта инвестиций.

Надлежащий учёт инвестиций играет ключевую роль в управлении финансовыми ресурсами и привлечении капитала. Эффективные учётные практики способствуют более точной оценке инвестиционных проектов, улучшению финансовой отчётности и повышению уровня доверия со стороны инвесторов и регуляторов. Однако текущая система учёта в стране требует усовершенствования, чтобы соответствовать современным международным стандартам и требованиям.

Дорожное строительство представляет собой ключевой компонент инфраструктурной базы Кыргызской Республики, играя центральную роль в обеспечении мобильности товаров и пассажиров, что создаёт условия для развития и интеграции страны в международные транспортные сети. Вопросы учёта и аудита становятся особенно актуальными и требуют особого внимания в современных условиях динамичного развития дорожного сектора и роста инвестиционных вложений и арендных операций.

Совершенствование методов учёта и аудита в сфере дорожного строительства является неотъемлемой частью стратегического управления, направленного на оптимизацию финансовых ресурсов, повышение прозрачности и надежности отчётности. В частности, учёт и аудит инвестиций и аренды требуют внедрёния усовершенствованных методик, которые обеспечат соответствие современным стандартам и лучшим практикам, а также позволят минимизировать потенциальные риски и ошибки в управлении.

Целью данного анализа является разработка рекомендаций по совершенствованию учётной практики инвестиций и аренды в Кыргызской Республике. Рекомендации охватывают ключевые аспекты, такие как обновление законодательной и нормативной базы, внедрение передовых бухгалтерских практик, оптимизация учёта аренды и мониторинг инвестиционных проектов. Эти меры нацелены на обеспечение эффективности финансового управления, обеспечение прозрачности и создание благоприятного инвестиционного климата.

На наш взгляд, следующие рекомендации могут стать основой для формирования устойчивой и эффективной системы учёта и отчётности:

Начало формы

Конец формы

1. Обновление и актуализация нормативной правовой базы

Обеспечение соответствия международным требованиям - необходимо интегрировать МСФО, а именно IFRS 16 «Аренда» и IAS 28 «Инвестиции в ассоциированные предприятия и совместные предприятия». Для этого требуется пересмотреть действующее законодательство и внести соответствующие изменений в налоговые и бухгалтерские нормы.

Кодификация и гармонизация правового поля обновление и кодификация законодательства, регулирующего учёт инвестиций и аренды, с целью устранения противоречий и упрощения процедур. Включение в законодательные акты положений о классификации и учёте аренды на основе современного международного опыта.

2. Совершенствование бухгалтерского учёта и отчётности

Внедрение цифровых решений – актуализировать учётную практику с внедрением современных информационных технологий и программного обеспечения для автоматизации учёта инвестиций и аренды. Это позволит обеспечить высокую степень точности, оперативности и надежности отчётности.

Повышение квалификации специалистов - регулярное обучение и повышение квалификации бухгалтеров и финансовых специалистов в области новых стандартов, технологий и методологий учёта.

Разработка методик оценки инвестиций - внедрение продвинутых методик оценки инвестиционных проектов для более точного определения инвестиционной привлекательности и рисков.

3. Оптимизация учёта аренды

Классификация договоров аренды внедрение и строгое соблюдение стандартов классификации договоров аренды в соответствии с IFRS 16, что включает определение финансовой и операционной аренды и корректное отражение их в бухгалтерском учёте.

Отчетность по аренде разработка и внедрение унифицированных стандартов отчётности по аренде для повышения прозрачности и единообразия в финансовых отчетах.

Управление арендными платежами создание эффективных систем контроля и управления арендными платежами, а также регулярный пересмотр условий договоров аренды для предотвращения финансовых рисков и обеспечения их соответствия рыночным условиям.

4. Мониторинг и управление инвестициями

Систематический мониторинг - регулярный мониторинг реализации инвестиционных проектов с использованием ключевых показателей эффективности (KPI) для своевременного выявления отклонений и их корректировки.

Анализ инвестиционных рисков, разработка и внедрение систем анализа и управления инвестиционными рисками, включая сценарные и стресс-тесты, для повышения устойчивости инвестиционного портфеля.

Методология оценки применения комплексных мер оценки эффективности инвестиционных проектов, таких как внутренний коэффициент доходности (IRR) и срок окупаемости (Payback Period), для обоснования инвестиционных решений.

5. Повышение прозрачности и отчётности

Регулярные аудиты и контроль - проведение регулярных аудитов и контрольных проверок для обеспечения точности и соответствия финансовой отчётности актуальным стандартам и нормативам.

Общественная отчетность установление систем прозрачной отчётности перед заинтересованными сторонами, включая инвесторов, регуляторов и общественность, для повышения уровня доверия и прозрачности.

Обратная связь и улучшение практик создание эффективных механизмов обратной связи для анализа и устранения недостатков в учётной и отчетной практике.

6. Повышение инвестиционной привлекательности

Создание благоприятного инвестиционного климата, разработка политики, направленной на привлечение инвесторов мерами упрощения административных процедур, налоговых льгот и т.п. Мерами поддержки инновационных проектов являются программы грантов и льготного финансирования стартапов и инновационной деятельности организаций, реализауемые в целях увеличения обьёмов инвестиций и диверсификации инвестиционного портфеля.

Отметим, что уполномоченным государственным органом, ответственным за разработку и реализацию единой государственной инвестиционной политики является Национальное агентство по инвестициям при Президенте Кыргызской Республики. Деятельность данного агентства направлена на создание благоприятного инвестиционного климата в стране, привлечение и продвижение инвестиций, оказание поддержки инвесторам.

Значимость и необходимость развития системы бухгалтерского учёта обуславливается требованиями международных стандартов и современных экономических условий к прозрачности и достоверности финансовой информации, улучшению управления как собственными, так и привлеченными активами. В то же время, несоответствие применяемых методов и методик учёта международным стандартам чревато искажением информации финансовой отчётности, что, в свою очередь, оказывает негативное влияние на инвестиционную привлекательность организаций отрасли.

Правильное отражение в учёте и отчётности операций с инвестициями и арендой в условиях глобализации финансового рынка и интенсивного роста иностранных инвестиций, эффективное управление становятся решающими факторами привлечения и удержания капитальных вложений. Поэтому учёт инвестиций и аренды, являясь важнейшими элементами финансового менеджмента, нуждаются в адаптации к передовой международной практике, совершенствовании институциональной и методической базы в соответствии с учётом национальных особенностей, сложившейся обстановки и требований международных стандартов.

На наш взгляд, улучшение методов и практики учёта, анализа и аудита инвестиций и аренды в Кыргызской Республике станет важным шагом в обеспечении прозрачности и эффективности управления финансовыми ресурсами и активами.

Нами выделены 4 ключевых аспекта и рекомендаций по улучшению учёта инвестиций:

1. Введение единых стандартов учёта и отчётности по инвестициям, соответствующих МСФО, разработка и распространение методологических рекомендаций и инструкций для организаций отрасли.

2. Автоматизация учёта инвестиций применением специализированных программ для учёта и анализа эффективности инвестиционных проектов, интеграция финансовых систем с другими системами управления для более полного учёта и анализа, и тем самым уменьшение количества ошибок и ускорение составления отчётности.

3. Внедрение механизма систематической оценки и моинторинга эффективности инвестиционных проектов, проведение аудита учёта инвестиций и аренды в целях повышения прозрачности и надежности информации.

4. Повышение квалификации и обучение персонала посредством регулярного проведения курсов, семинаров и тренингов для бухгалтеров и аудиторов по нововведениям в методике учёта и аудита инвестиций, разработка программ повышения квалификации и профессиональной сертификации бухгалтеров, аналитиков и аудиторов.

Рекомендации по улучшению учёта аренды:

1. Совершенствование нормативно-правовой базы

Изменение и обновление законодательной базы в отношении аренды, устранение пробелов, введение единых требований к арендным соглашениям и их регистрации.

2. Разработка стандартов учёта арендных операций на базе правил учёта аренды по МСА, формирование единой базы договоров аренды и обязательств по ним.

3. Повышение прозрачности отчётности

Создание системы регулярной отчётности по операционной и финансовой аренде, обеспечение доступности сведений о заключённых арендных соглашениях всем заинтересованным сторонам.

4. Внедрение информационных технологий

Внедрение цифровых платформ для управления арендными соглашениями, системы электронного документооборота в целях упрощения процедур заключения и управления арендными договорами.

5. Анализ и снижение расходов

Периодическое проведение анализа рынка аренды и затрат по аренде, оптимизация и снижение расходов по результатам проведенного анализа. Разрабока мер по улучшению управления арендованными активами и условий аренды.

По результатам исследования нами выявлены и систематизованы проблемы в области учёта инвестиций и аренды, а также предложены меры по их решению:

**1. Проблема** – из-за отсутствия единой методологии бухгалтерского учёта инвестиций и аренды неоднозначно трактуются стандарты МСФО, что обуславливает различия в учётно политике организаций дорожного строительства.

**Решение** – разработка единой методологии учёта инвестиций и аренды в соответствии с требованиями МСФО с учётом специфики отрасли. Считаем необходимым разработку и утверждение методологии на государственном уровне и доведение до всех субъектов дорожном строительстве.

Методология должна содержать подробное описание:

Классификации инвестиций: Инвестиции в недвижимость (терминалы, гаражи, склады), транспортные средства (автобусы, грузовики), инфраструктуру (дороги, мосты, туннели), информационные системы и программное обеспечение.

Типа аренды: финансовая (с переходом права собственности), операционная (без перехода права собственности).

Правил признания: когда и как отражаются инвестиции и аренда в бухгалтерском учёте.

Оценки инвестиций: методы оценки (рыночная стоимость, справедливая стоимость, амортизация).

Отражения инвестиций: формирование отчета о финансовом состоянии, отчета о прибылях и убытках.

Единой методологии учёта инвестиций и аренды для организаций дорожного строительства в соответствии с требованиями МСФО с учётом специфических особенностей отрасли дорожного строительства. Методология должна содержать:

- определение основных понятий, связанных с инвестициями и арендой в дорожном строительстве;

- классификацию инвестиционных объектов и видов аренды;

- правила признания, измерения и представления информации по инвестициям и аренде в финансовой отчётности;

- методы оценки и анализа инвестиций и арендованных активов;

- требования и правила отражения инвестиций и аренды в бухгалтерском учёте и отчётности.

Создание единой базы данных по инвестициям и аренде:

**2. Проблема**: Отсутствие единой базы данных по инвестиционным проектам и арендным соглашениям затрудняет анализ инвестиционной привлекательности дорожного строительства и контроль за эффективностью использования ресурсов.

**Решение**: Необходимо создать единую базу данных по инвестициям и аренде в дорожном строительстве, которая будет доступна как для предприятий, так и для органов регулирования.

Пример: В этой базе данных может быть собрана информация о:

- инвестиционных проектах (объект, инвестор, размер инвестиций, сроки реализации, ожидаемая рентабельность).

- арендных соглашениях (арендодатель, арендатор, объект аренды, срок аренды, арендная плата, состояние арендных активов).

Повышение роли внутренних контрольных процедур:

- разработка и внедрение эффективных внутренних контрольных процедур для учёта инвестиций и аренды, которые включают:

- определение и разделение обязанностей по учёту инвестиций и аренды;

- проведение регулярных проверок документации и операций;

- применение системы контроля за соблюдением законодательства и стандартов.

Повышение качества учётной информации.

**3. Проблема** - низкое качество учётной информации приводит к искаженному представлению о финансовом положении предприятий дорожного строительства и препятствует принятию обоснованных решений.

**Решение** - необходимо внедрить систему сбора, обработки и анализа учётной информации, которая позволит получать точные и достоверные данные о:

- доходности инвестиционных проектов (сравнение фактических показателей с плановыми, анализ влияния на прибыльность);

- эффективности использования арендных активов (износ, ремонты, затраты на эксплуатацию);

- рисках, вытекающих из инвестиционной деятельности и арендных опреаций (совершенствование законодательства, изменения цен на топливо, сезонность и т.п.).

Повышение квалификации бухгалтеров и аудиторов:

- организация курсов, семинаров и тренингов по МСФО и МСА, практике аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве;

- внедрение специальной программы сертификации аудиторов, специализирующихся на дорожном строительстве.

Усиление независимости аудиторов:

- введение строгих требований к независимости аудиторов, работающих в дорожном строительстве, с целью исключения конфликта интересов;

- внедрение системы ротации аудиторов, чтобы предотвратить создание тесных связей между аудиторскими фирмами и предприятиями дорожного строительства.

Внедрение новых методов аудита:

- внедрение новых методов аудита, основанных на анализе рисков и применении современных информационных технологий, таких как:

- аналитическая процедура для оценки рисков, связанных с инвестициями и арендой;

- тестирование контролей для оценки эффективности системы внутреннего контроля;

- анализ больших данных для выявления аномалий и рисков в учётной информации.

Усиление надзора за аудиторской деятельностью:

- укрепление роли органов регулирования аудиторской деятельности для контроля качества аудиторских услуг и соблюдения стандартов;

- введение системы мониторинга аудиторских заключёний и проведения периодических проверок аудиторских фирм;

- повышение роли внутренних контрольных процедур.

**4. Проблема** - отсутствие четких внутренних контрольных процедур приводит к ошибкам в учёте инвестиций и аренды, а также к риску мошенничества.

**Решение:** необходимо разработать и внедрить в каждом предприятии дорожного строительства систему внутренних контрольных процедур, которая включает:

Разделение обязанностей - разные сотрудники должны отвечать за разные этапы учёта инвестиций и аренды.

Проверка документации - регулярная проверка документации по инвестиционным проектам и арендным соглашениям.

Внутренний аудит - проведение внутренних проверок для выявления ошибок и нарушений.

Создание системы мониторинга - отслеживание состояния инвестиционных проектов и арендных активов.

**4.2. Формирование депозитария финансовой отчётности как инструмента повышения инвестиционной привлекательности организаций отрасли**

В качестве одного из основных инструментов повышения инвестиционной привлекательности нами рекомендуется создание депозитария финансовой отчётности организаций дорожного строительства.

Депозитарий финансовой отчётности – это единая электронная система финансовой отчётности и аудиторского заключения, или же база данных финансовой отчётности организаций отрасли с открытым доступом, представляющая собой составную часть реестра государственных информационных ресурсов. Финансовая отчетность представляется в депозитарий для того, чтобы любой пользователь, из любой точки мира смог получить финансовую отчётность любой организации.

Создание депозитария финансовой отчётности может обеспечить повышение прозрачности и подотчётности, улучшение доступа к информации, стимулирование инвестиций, развитие финансового рынка, создание новых рабочих мест.

Важность и необходимость составления депозитария можно рассмотреть по нескольким ключевым аспектам:

1. Гармонизация учёта - депозитарий помогает стандартизировать учёт активов, обеспечивая единый подход к их регистрации и управлению.

2. Упрощение внутреннего контроля - наличие депозитария облегчает внутренний контроль и аудит, снижая вероятность ошибок и мошенничества.

3. Поддержка принятия решений - наличие точной и актуальной информации об активах помогает руководству принимать обоснованные решения по их использованию и управлению.

4. Эффективное управление рисками - обеспечивает создание системы для своевременного выявления и управления рисками, связанными с активами.

5. Упрощение взаимодействия с внешними сторонами - облегчает взаимодействие с инвесторами, кредиторами и другими внешними партнёрами, предоставляя им необходимую информацию об активах предприятия.

Депозитарий служит для интеграции данных о капитальных вложениях в дорожное строительство, обеспечивая централизованное хранилище информации для последующего анализа и контроля. Учёт арендных соглашений, включая их условия, сроки, финансовые параметры и состояние арендованного имущества, способствует упорядочению и мониторингу аренды. Осуществление контроля за выполнением условий аренды, корректность расчётов и соответствие договорным обязательствам, что способствует повышению качества управления арендными отношениями.

Аудит инвестиционных процессов позволяет выявить отклонения от плановых показателей, проверить целесообразность и обоснованность инвестиционных решений, а также отслеживать выполнение инвестиционных проектов.

В целях создания ДФО требуется:

1) разработка и установка программного обеспечения для сбора, хранения, обобщёния, анализа и опубликования финансовой отчётности и аудиторского заключения;

2) взаимодействие программного обеспечения с информационными системами, сведения из которых передаются через информационный ресурс "Тундук".

Для управления депозитарием необходимо:

- сбор, хранение и обобщёние финансовых отчетов и аудиторских заключёний;

- обеспечение сохранности, безопасности данных и защиту сведений ДФО с соблюдением требований, установленных законодательством Кыргызской Республики в сфере бухгалтерского учёта и электронного управления;

- создание необходимых условий для представления субъектами в режиме онлайн финансовых отчетов и аудиторского заключения;

- проверка соблюдения полноты и сроков представления финансовых отчетов и аудиторских заключёний;

- публикация финансовых отчетов и аудиторских заключёний через веб-портал ДФО;

- круглосуточное функционирование ДФО и автоматизированную обработку информации, вносимую в ДФО;

- быстрый и свободный доступ любого заинтересованного лица к опубликованным в ДФО финансовой отчётности и аудиторским заключениям, за исключением сведений, доступ к которым ограничен в соответствии с законодательством Кыргызской Республики в сфере электронного управления;

- периодическое копирование данных ДФО на резервный носитель уполномоченного органа, позволяющее осуществить их восстановление с резервного носителя;

- информационная поддержка всех заинтересованных лиц по вопросам, возникающим в связи с работой ДФО по электронной почте, посредством размещения информации о часто возникающих вопросах и ответах на них в открытом доступе на веб-портале ДФО.

При создании и управлении ДФО применяются следующие основные принципы: легитимность, аутентификация данных, идентификация, принцип значимости данных, принцип системного аудита, независимость от программной платформы, доступность и целостность, конфиденциальность, принцип совместимости, удобство использования, расширяемость, принцип прогрессивного развития, последовательность, принцип операционной эффективности, принцип использования открытых стандартов, принцип информационной безопасности.

Физические и юридические лица вправе получить информацию о финансовой отчётности, консолидированной финансовой отчётности, составленных субъектами публичного интереса, субъектами крупного предпринимательства, и аудиторском заключёнии после регистрации на веб-портале ДФО. При регистрации вносятся следующие данные: фамилия, имя, отчество, идентификационный номер налогоплательщика (ИНН), адрес электронной почты и указывается цель получения информации.

Финансовая отчетность, составленная в соответствии с МСФО для субъектов МСП и аудиторские заключения хранятся в ДФО и находятся в открытом доступе в течение 5 (пяти) лет.

Организации дорожного строительства должны будут предоставлять в ДФО финансовую отчетность, составленные в соответствии с МСФО, МСФО для МСП, в срок до 1 июня года, следующего за отчетным годом.

Ответственность за представление финансовой отчётности и аудиторского заключения несет руководитель организации в порядке, установленном законодательством Кыргызской Республики в сфере бухгалтерского учёта. Финансовая отчетность и аудиторское заключение представляются субъектами посредством программного обеспечения, через личный кабинет субъекта с подтверждением электронной цифровой подписью субъекта. Для подтверждения представления финансовой отчётности и аудиторского заключения используются квалифицированные сертификаты ключей проверки электронной цифровой подписи в соответствии с законодательством Кыргызской Республики в сфере электронной подписи.

Представление финансовой отчётности и аудиторского заключения осуществляется при обязательном применении сертифицированных средств криптографической защиты информации. Для создания личного кабинета субъектами вносятся общие сведения в соответствии. Информация в общих сведениях по мере необходимости периодически обновляется.

Финансовая отчетность, примечания к финансовой отчётности и аудиторское заключение представляются в ДФО в следующих форматах:

1) документы, содержащие текст и изображения: Adobe Acrobat (pdf);

2) документы, содержащие графические изображения: TIFF, JPEG (tif, jpg), разрешением не менее 150dpi;

3) документы, содержащие архивы: ZIP, RAR.

Данные финансовой отчётности, за исключением примечаний к финансовой отчётности и аудиторского заключения, также представляются в электронном шаблоне, встроенном в программное обеспечение. Программное обеспечение имеет логический механизм верификации полей в электронном шаблоне, где это применимо, и в случае обнаружения ошибок в полях не будет сохранять данные и выделит поля, содержащие ошибки.

Финансовая отчетность и аудиторское заключение размещаются на веб-портале ДФО и публикуются не позднее 1 июня года, следующего за отчетным годом. Вновь созданные организации представляют годовую финансовую отчетность за период, начиная с момента государственной регистрации юридического лица по 31 декабря того же года.

Для обеспечения информационной безопасности ДФО требуется обеспечить:

1) режим конфиденциальности полученных непубликуемых данных и сведений в случаях, предусмотренных законодательством Кыргызской Республики в сфере информационной безопасности;

2) сохранность и достоверность данных, режим доступа к ним;

3) сохранность данных во избежание несанкционированного доступа, блокирования, передачи, уничтожения, изменения или утраты;

4) исключение доступа посторонних лиц к технике, используемой для обработки данных (контроль за доступом).

В депозитарий рекомендуется представлять помимо общих сведений об организациях дорожной отрасли (наименование, местонахождение организации, данные о государственной регистрации, ИНН, руководитель и бухгалтер), основных показателей всех форм финансовой отчётности, информацию о сумме полученных инвестиций, инвестиционных и арендованных активах и эффективности их использования.

В Кыргызской Республике создание депозитария финансовой отчётности является актуальной задачей, которая может принести многочисленные выгоды, но также сталкивается с рядом проблем, таких как:

1. Отсутствие современного законодательного регулирования:

- устаревшая нормативная база - законодательство, регулирующее деятельность депозитариев финансовой отчётности, может быть несовременным и не учитывать международные стандарты и тенденции, что приводит к правовым несоответствиям и затрудняет управление финансовой отчетностью;

- отсутствие унифицированных стандартов - недостаток единых нормативов для составления финансовой отчётности усложняет процесс консолидации данных и их сопоставимости, что затрудняет проведение сравнительного анализа и оценку финансового состояния организаций.

2. Технические и инфраструктурные проблемы:

- устаревшие информационные системы использование несовременных технологий и систем для хранения и обработки финансовых данных может снижать эффективность работы депозитариев, а также создавать риски безопасности данных;

- нехватка интеграции систем проблемы с интеграцией между различными системами и базами данных затрудняют доступ к информации и ее обмен, что негативно влияет на оперативность и качество предоставляемых данных.

3. Проблемы с качеством данных:

- ошибки и неточности в отчётности - финансовые отчеты могут содержать ошибки и неточности, что снижает их достоверность и затрудняет проведение аналитики и принятие обоснованных финансовых решений;

- неполные данные - недостаток полноты информации в финансовых отчетах усложняет процесс оценки финансового состояния и рисков организаций, что может привести к ошибочным выводам.

4. Проблемы с прозрачностью и доступностью информации:

- ограниченный доступ к данным, трудности с доступом к финансовой отчётности могут затруднять использование данных заинтересованными сторонами;

- отсутствие публичной отчётности - недостаток прозрачности в предоставлении финансовой информации может негативно сказаться на уровне доверия к финансовой отчётности и замедлить развитие финансового рынка.

5. Кадровые и организационные недостатки:

- нехватка квалифицированных кадров - недостаток специалистов с необходимыми знаниями и навыками в области финансовой отчётности и управления данными затрудняет эффективное функционирование депозитариев;

- неэффективное управление - проблемы с организацией внутреннего управления могут приводить к неэффективности работы депозитариев и затруднять их развитие.

Для разрешения вышеперечисленных проблем рекомендуется:

1. Совершенствование законодательного регулирования:

- актуализация нормативной базы - необходимо обновление законодательства с целью приведения его в соответствие с международными стандартами и передовыми практиками в области финансовой отчётности. Это может включать разработку новых правовых актов, поддерживающих прозрачность и эффективное управление отчетностью;

- введение единых стандартов - принятие унифицированных стандартов для подготовки финансовой отчётности улучшит консолидацию данных и их сопоставимость, что способствовало бы более качественному анализу и оценке.

Внедрение современных информационных систем для автоматизации процессов сбора, хранения и обработки финансовой отчётности повысит эффективность и безопасность работы депозитариев. Создание интегрированных платформ для обмена данными между различными системами и организациями упростит доступ к информации и её обработку. Введение единых стандартов и требований для подготовки финансовой отчётности улучшит её качество и сопоставимость, что будет способствовать более точной аналитике. Усиление систем контроля и аудита отчётности позволит повысить её достоверность и уменьшить количество ошибок.

Обеспечение открытого и прозрачного доступа к финансовой отчётности для всех заинтересованных сторон, включая инвесторов и аудиторов, повысит уровень доверия и способствует развитию финансового рынка. Разработка и внедрение удобных онлайн-платформ для доступа к финансовой информации упростит её использование и повысит доступность. Внедрение программ обучения и повышения квалификации для специалистов в области финансовой отчётности улучшит качество работы и управление данными.

Привлечение международных экспертов и консультантов позволит внедрить лучшие практики и технологии, способствуя модернизации и улучшению систем. Участие в международных проектах и инициативах позволит адаптировать лучшие практики и стандарты, что будет способствовать эффективному развитию депозитариев финансовой отчётности.

Для осуществления данного процесса при сдаче финансовой отчётности рекомендуем включение коэффициентного анализа, так как данный коэффициентный анализ показывает инвестиционную привлекательность субьектов дорожного строительства. Пример финансового анализа деятельности дорожной организации мы привели по материалам ОсОО «Нуркелди Курулуш» - строительной организации, занимающейся прокладкой и реконструкцией внутренних дорог в г. Ош. Организация создано в 2020 году, за 4 года работы зарекомендовала как надежного подрядчика в сфере дорожного строительства. Основные направления деятельности:

Строительство новых дорог:

- асфальтирование улиц и дворовых территорий;

- устройство проезжих частей для окраин города;

- создание сотрудников, отвечающих современным тенденциям.

Ремонт и реконструкция дорог:

- реконструкция старых дорожных покрытий;

- устранение выбоин, трещин и других дефектов дорог;

- укладка нового слоя асфальта для увеличения масштабности.

Благоустройство прилегающих территорий:

- установка бордюров;

- организация пешеходных дорожек и тротуаров;

- устройство дренажных систем для предотвращения скопления воды.

Использование современных технологий:

- применение высококачественных материалов и оборудования;

- использование современных методов строительства позволяет сократить сроки выполнения работ.

Преимущества компании:

Опыт с 2020 года: Несмотря на сравнительно недолгую историю, компания быстро заслужила репутацию надежного подрядчика.

Фокус на внутренних дорогах: Узкая специализация позволяет учитывать особенности городских работников.

Высокое качество работ: Вся деятельность компании соответствует строительным нормам и требованиям.

Своевременное выполнение: Работы выполняются в срок, благодаря эффективному управлению проектами.

Основные достижения:

С момента основания ОсОО «Нуркелди курулуш» реализовало десять успешных проектов по международным дорогам в городе Ош. Эти проекты предусматривают меры по обеспечению транспортной доступности в отдаленных районах и ограничения по комфорту передвижения для жителей города.

Клиенты и партнеры: компания сотрудничает с представителями власти, частными подрядчиками и жителями города, обеспечивая индивидуальный подход к каждому проекту.

Нами в работе проведен коэффициентный анализ для оценки финансового состояния предприятия, его ликвидности, финансовой устойчивости, рентабельности и деловой активности, результаты которого сведены в таблицу 4.5.

Рассмотрим динамику основных показателей за 2021-2023 годы.

* 1. **Оценка ликвидности**

**Коэффициент текущей ликвидности**:

* + 2021: 9,21
  + 2022: 6,97
  + 2023: 12,76 при нормативном значении от 1,5 до 2,5

**Коэффициент быстрой ликвидности**:

* + 2021: 0,71
  + 2022: 0,60
  + 2023: 4,75 при нормативном значении более 0,8.

**Вывод**: высокая способность предприятия расплачиваться по обязательствам.

**Коэффициент абсолютной ликвидности**:

* + 2021: 0,33
  + 2022: 0,23
  + 2023: 1,31 при нормативном значении более 0,2.

**Вывод**: Хорошая платежеспособность.

**2. Оценка финансовой устойчивости**

* **Коэффициент хранит собственный капитал**:
  + 2021: 0,56
  + 2022: 0,57
  + 2023: 0,20 при рекомендуемых значениях от 0,5 до 0,7.

**Вывод**: высокая зависимость предприятия от заемных средств.

**Таблица 4.5 - Коэффициентный анализ ОсОО «Нуркелди курулуш» 2021-2023-гг.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | Нормативное значение | 2021г. | 2022г. | 2023г. | Примечание |
| **1. Оценка ликвидности** |  |  |  |  |  |
| Коэффициент текущей ликвидности | от 1,5 до 2,5 | 9,21 | 6,97 | 12,76 | Значение ниже 1 говорит о высоком финансовом риске, связанном с тем, что предприятие не в состоянии стабильно оплачивать текущие счёта. Значение более 3 может свидетельствовать о нерациональной структуре капитала. |
| Коэффициент быстрой ликвидности | более 0,8 | 0,71 | 0,60 | 4,75 | Показывает возможность предприятия своевременно оплатить все имеющиеся на данный момент обязательства при условии отсутствия просроченной дебиторской задолженности. |
| Коэффициент абсолютной ликвидности | более 0,2 | 0,33 | 0,23 | 1,31 | При нормальной платежеспособности предприятию достаточно иметь не менее 20% свободных денежных средств для расчётов по текущим долгам. |
| **2. Оценка финансовой устойчивости** |  |  |  |  |  |
| Коэффициент концентрации собственного капитала (автономии) | от 0,5 до 0,7 | 0,56 | 0,57 | 0,20 | Необходимо учитывать то что, коэффициент значительно зависит от отраслевой специфики (соотношения внеоборотных и оборотных активов) |
| Коэффициент соотношения заемных и собственных средств | до 0,7 | 0,78 | 0,74 | 3,95 | Отражает превышение величины заемных средств над собственными источниками их покрытия. |
| Коэффициент маневренности собственных средств | от 0,2 до 0,5 | 0,78 | 1,00 | 1,00 | Показывает долю собственного оборотного капитала находящегося в свободном обороте, высокое значение показывает гибкость в использовании собственных средств предприятия. |
| Коэффициент обеспеченности оборотного капитала собственными источниками финансирования | более 0,1 | 0,50 | 0,57 | 0,20 | Показывает наличие собственных средств и обеспеченность ими. Низкое значение показателя говорит о том что, активы (или какая-то их часть) сформированы за счёт заемного капитала. |
| **3. Оценка рентабельности** |  |  |  |  |  |
| Рентабельность продаж, % |  | 44,7% | 43,7% | 35,6% |  |
| Рентабельность основной деятельности, % |  | 80,9% | 77,7% | 55,4% |  |
| Коэффициент рентабельности продаж (ROS), % |  | 41,7% | 41,5% | 32,5% |  |
| Рентабельность активов предприятия (ROA), % |  | 10,2% | 11,2% | 16,7% |  |
| Коэффициент рентабельности собственного капитала (ROE), % |  | 18,2% | 20,1% | 281,7% |  |
| Период окупаемости собственного капитала, раз |  | 5,5 | 5,0 | 0,4 |  |
| **4. Оценка деловой активности** |  |  |  |  |  |
| Коэффициент оборачиваемости совокупного капитала, раз |  | 0,25 | 0,27 | 0,51 |  |
| Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности, раз |  | 6,79 | 6,13 | 6,08 |  |
| Период оборота дебиторской задолженности, дней |  | 53 | 59 | 59 |  |
| Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности, раз |  | 0 | 0 | 0 |  |
| Период оборота кредиторской задолженности, дней |  | 0 | 0 | 0 |  |

Источник: составлено автором по данным ОсОО «Нуркелди Курулуш»

**Коэффициент соответствия заемных и натуральных средств**:

* + 2021: 0,78
  + 2022: 0,74
  + 2023: 3,95 при рекомендуемых значениях до 0,7.

**Вывод**: заемные средства превышают собственные.

**3. Оценка рентабельности**

* **Рентабельность продаж**:
  + 2021: 44,7%
  + 2022: 43,7%
  + 2023: 35,6%
  + **Вывод**: Снижение эффективности продаж.
* **Рентабельность активов (ROA)**:
  + 2021: 10,2%
  + 2022: 11,2%
  + 2023: 16,7%
  + **Вывод**: Улучшение использования активов.

**4. Оценка деловой активности**

**Коэффициент оборачиваемости совокупного капитала**:

* + 2021: 0,25
  + 2022: 0,27
  + 2023: 0,51

**Вывод**: Увеличение оборачиваемости капитала свидетельствует о более эффективном использовании ресурсов.

Ликвидность баланса предприятия соответствует нормативным значениям (таблица 4.6).

**Таблица 4.6 - Анализ ликвидности баланса ОсОО «Нуркелди Курулуш» 2021-2023 гг.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Показатель | 2021г. | 2022г. | 2023г. |
| Наиболее ликвидные активы | А1 | 39 769 | 39 785 | 20 897 |
| Быстро реализуемые активы | А2 | 45 577 | 62 296 | 55 041 |
| Медленно реализуемые активы | А3 | 1 019 986 | 1 083 395 | 128 189 |
| Трудно реализуемые активы | А4 | 156 479 | 2 187 | 0 |
| Итого активы | ВА | 1 261 811 | 1 187 663 | 204 126 |
| Наиболее срочные обязательства | П1 | 0 | 0 | 0 |
| Краткосрочные пассивы | П2 | 120 000 | 170 000 | 16 000 |
| Долгосрочные пассивы | П3 | 32 354 | 33 997 | 125 989 |
| Постоянные пассивы | П4 | 1 109 457 | 983 666 | 62 137 |
| Итого пассивы | ВР | 1 261 811 | 1 187 663 | 204 126 |
| Нормативные показатели | Соотношение активов и пассивов баланса | | |  |
| 2021г. | 2022г. | 2023г. |  |
| А1=>П1 | А1=>П1 | А1=>П1 | А1=>П1 |  |
| А2=>П2 | А2<П2 | А2<П2 | А2=>П2 |  |
| А3=>П3 | А3=>П3 | А3=>П3 | А3=>П3 |  |
| А4<П4 | А4<П4 | А4<П4 | А4<П4 |  |
| Проверка выполнения правил ликвидности баланса | 2021г. | 2022г. | 2023г. |  |
|  | + | + | + |  |
|  | - | - | + |  |
|  | + | + | + |  |
|  | + | + | + |  |

Источник: составлена автором по данным ОсОО «Нуркелди Курулуш».

Для наглядности отразим результаты анализа в диаграммах (рисунки 4.1-4.5).

**Рисунок 4.1. Динамика показателей ликвидности «Нуркелди Курулуш»**

Источник: составлена автором по данным ОсОО «Нуркелди Курулуш».

В динамике за рассматриваемые 3 года наблюдаётся улучшение всех показателей ликвидности «Нуркелди Курулуш». На рисунке 4.2 отражены коэффициенты финансовой устойчивости предприятия.

**Рисунок 4.2. Динамика показателей финансовой устойчивости ОсОО «Нуркелди Курулуш»**

Источник: составлена автором по данным ОсОО «Нуркелди Курулуш».

Как отмечено выше, отрицательное изменение видим по показателю соотношения заемных и собственных средств, другие показатели устойчивости также характеризуются неустойчивой динамикой.

Показатели рентабельности в целом имеют тенденцию к снижения, кроме коэффициента рентабельности собственного капитала (рисунок 4.3).

**Из приведенного выше анализа можно сделать выводы о:**

* **высокой ликвидности** - предприятие своевременно выполняет свои обязательства, что является признаком стабильности;
* **зависимости от заемных средств** - высокая доля заемных средств представляет собой риск для финансовой устойчивости, необходима оптимизация структуры капитала;

**Рисунок 4.3. Динамика показателей рентабельности ОсОО «Нуркелди Курулуш»**

Источник: составлена автором по данным ОсОО «Нуркелди Курулуш».

* **эффективности использования ресурсов** - несмотря на снижение рентабельности продаж, рентабельность активов и собственного капитала в значительной степени повысились.

На основе проведенного коэффициентного анализа нами сделаны ряд рекомендаций для улучшения финансового состояния ОсОО «Нуркелди Курулуш»:

**1. Оптимизация структуры капитала**

* **снижение в зависимости от заемных средств**: предприятие должно уделять особое внимание долговой нагрузке. этого можно добиться путём привлечения дополнительных выгодных средств или реинвестирования прибыли;
* **увеличение собственного капитала**: рассмотрите возможность выпуска акций или привлечение ограничения для увеличения доли собственного капитала.

**2. Улучшение ликвидности:**

* **управление оборотным капиталом**: оптимизация запасов и дебиторской задолженности поможет повысить ликвидность. следует уделять внимание возможности ускорения процессов взыскания долгов и улучшения условий по кредитам;
* **расширение краткосрочных активов**: рост доли легкореализуемых активов (например, наличных активов или быстрореализуемых товаров) помогает обеспечить более высокую ликвидность.

**3. Повышение рентабельности:**

* **оптимизация затрат**: анализ и сокращение непроизводительных расходов могут повысить рентабельность продаж. это может включать в себя пересмотр договоров с поставщиками и оптимизацию производственных процессов;
* **рост продаж**: разработка новых маркетинговых стратегий и повышение качества продукции могут обеспечить увеличение обьёмов продаж и повышения рентабельности.

**4. Повышение деловой активности:**

* **улучшение оборачиваемости капитала**: оптимизация процессов управления запасами и дебиторской ответственностью может ускорить оборачиваемость активов;
* **инвестиции в автоматизацию**: внедрение технологий и автоматизированных систем управления может снизить затраты и повысить эффективность работы.

**5. Финансовое планирование и анализ:**

* **разработка бюджета**: составление подробного бюджета и финансовых прогнозов помогает более эффективно управлять деятельностью и контролировать финансовые потоки;
* **регулярный анализ финансовых показателей**: проведение регулярного анализа коэффициентов ликвидности, финансовой устойчивости и рентабельности позволяет оперативно реагировать на изменения в финансовом состоянии предприятия.

Данные рекомендации помогают ОсОО «Нуркелди курулуш» не только улучшить нынешнее финансовое состояние, но и создать устойчивые основы для дальнейшего роста и развития. Важно помнить, что все изменения должны быть тщательно спланированы и реализованы с учётом специфики предприятия и рыночной ситуации.

В целом, создание депозитария финансовой отчётности в дорожном строительстве КР является ключевым шагом к повышению эффективности управления активами и обеспечения прозрачности финансовых операций в данном секторе. Оно требует комплексного подхода, включающего совершенствование законодательства, внедрение современных технологий, повышение качества данных, улучшение прозрачности и доступности информации, развитие кадрового потенциала и активное государственное и международное сотрудничество. Эти меры помогут создать более эффективную и прозрачную систему управления финансовыми данными и способствовать развитию финансового рынка.

**4.3. Направления совершенствования аудита инвестиций и аренды в организациях дорожного строительства**

В современных условиях глобализации, экономической интеграции и развития финансового менеджмента возрастает актуальность и роль аудита в обеспечении финансовой прозрачности и предотвращении финансовых рисков. Аудит становится важным составляющим финансового контроля, призванным обеспечить надежность, объективность и достоверность финансовой отчётности, повысить эффективность управления активами и обязательствами организации.

Вместе с тем, аудит в дорожном строительстве Кыргызской Республики нуждаётся в совершенствовании и адаптации к требованиям международных стандартов, внедрёнии лучших практик. Касательно аудита инвестиций и аренды, являющегося предметом изучения диссертационного исследования следует отметить необходимость системных улучшений, которые способствовали бы повышению качества финансовой информации и финансовой отчётности, и тем самым, укреплению доверия инвесторов, государственных органов и общественности. Аудит, при эффективной его организации, способствует снижению рисков, улучшению управления инвестиционными и арендованными активами, что положительно влияет на экономический рост и устойчивое развитие национальной экономики.

Современные вызовы в области бухгалтерского учёта и аудита, связанные с увеличением разновидностей и развитием финансовых инструментов, расширением спектра финансовых операций, ужесточением правил и требований к финансовой отчётности, обуславливают необходимость выработки эффективных мер и инструментов на основе системного подхода и учёта передового мирового опыта, предусматривающих наиболее точное отражение финансовой информации, качественное проведение аудиторкой проверки.

Важным этапом реформирования финансового контроля считаем оценку социально-экономической эффективности реализации рекомендаций в области совершенствования учёта и аудита. Это включает в себя не только количественные показатели, такие как повышение точности отчётности и уменьшение рисков, но и качественные аспекты, выражающиеся в укреплении доверия инвесторов, повышении инвестиционной привлекательности, социальной ответственности компаний.

По результатам исследования нами разработаны рекомендации по совершенствованию учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве, а также проведена комплексная оценка их экономического и социального воздействия на национальную экономику. Рекомендации основаны на применении современных методологий и технологий, а также на учёте специфических условий Кыргызской Республики. Данный подход направлен на создание эффективной системы учёта и аудита, способствующей устойчивому экономическому росту и улучшению социальной среды.

В условиях отсутствия достаточной квалификации у аудиторов затрудняет проведение качественного аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве требуется наладить систематическое повышение квалификации аудиторов. Для данной цели необходимо проводить регулярные тренинги и курсы повышения квалификации для аудиторов, работающих в дорожном строительстве. Пример - тематические курсы по МСФО, практике аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве, новейшим методам аудита, использованию программного обеспечения для аудита.

Отсутствие независимости аудиторов может привести к тому, что аудит будет проведен формально, без должной проверки. Для решение проблемы предлагаем ввести строгие требования к независимости аудиторов, работающих в дорожном строительстве, чтобы исключить возможность конфликта интересов. Например, запрет на оказание аудиторских услуг предприятиям, с которыми аудиторская фирма имеет тесные связи; введение обязательной ротации аудиторских фирм для минимизации "усталости" аудита.

Требуется внедрение новых методов аудита в дорожное строительство, поскольку традиционные методы аудита могут быть недостаточны для выявления всех рисков, связанных с инвестициями и арендой. Рекомендуется внедрить новые методы аудита, которые базируются на анализе рисков и применении современных информационных технологий. В качестве примера можно привести анализ рисков - проведение вступительного анализа рисков для определения областей, требующих более глубокого аудита, тестирование контролей - проверка эффективности системы внутреннего контроля, а также анализ больших данных - использование программного обеспечения для анализа больших массивов информации, чтобы выявить аномалии и отклонения в учёте.

Усиление надзора за аудиторской деятельностью для решения проблемы отсутствия эффективного надзора за аудиторской деятельностью может привести к снижению качества аудиторских услуг требует усиления роли органов регулирования аудиторской деятельности для контроля качества аудиторских услуг и соблюдения стандартов. Необходимо регулярно проверять аудиторские фирмы для оценки их соответствия стандартаа, проводить мониторинг аудиторских заключёний - анализ аудиторских заключёний для выявления тенденций и проблем в дорожном строительстве.

Отсутствие унифицированных форм документов для учёта инвестиций и аренды в дорожном строительстве усложняет процесс сбора и обработки информации, повышает риск ошибок. Поэтому предлагаем разработать и утвердить типовые формы документов для учёта инвестиций и аренды, которые будут соответствовать требованиям МСФО и МСА.

В частности, инвестиционный проект как типовую форму документа, содержащую информацию об объекте, инвесторе, размере инвестиций, сроках реализации, этапах проекта; арендный договор как типовую форму договора, учитывающую все важные условия аренды.

В сложившихся условиях недостаточности практических рекомендаций по учёту и аудиту инвестиций и аренды в дорожном строительстве, затрудняющих применение МСФО и МСА на практике необходимо разработать методические рекомендации по учёту и аудиту инвестиций и аренды в отрасли, которые будут включать: пошаговые инструкции - как правильно проводить учёт и аудит инвестиций и аренды; конкретные примеры из практики дорожного строительства и разъяснение сложных моментов в учёте и аудите.

Рекомендуется разработать и внедрить специализированные прикладные программы для автоматизации учёта инвестиций и аренды в дорожном строительстве, которые автоматически осуществляют запись операций по инвестициям и аренде, формирует отчетность. Кроме того, целесообразно разработать программы по:

- анализу рисков - программа, которая позволяет выявлять риски, связанные с инвестициями и арендой;

- анализу данных - программа, которая позволяет анализировать большие массивы данных, чтобы выявлять тенденции и проблемы.

Согласно МСФО (IFRS) 16, инвестиции в дорожное строительство, включая затраты на приобретение, установку и модернизацию объектов, следует учитывать как основные средства или нематериальные активы в зависимости от их природы. Ключевым аспектом является определение справедливой стоимости активов на момент их признания, которая должна учитывать все затраты, непосредственно связанные с подготовкой актива к эксплуатации, включая транспортировку и установку.

В соответствии с МСФО 16 амортизация активов должна отражать экономическое использование активов в течение их срока службы. Для точной оценки амортизации следует применять методы, которые наилучшим образом соответствуют ожидаемому распределению экономических выгод от актива. Кроме того, в соответствии с МСФО (IAS) 36 "Обесценение активов", необходимо регулярно проводить тесты на обесценение для определения, превышает ли балансовая стоимость актива его возмещаемую стоимость. Это требует применения дисконтированных денежных потоков и учёта внешних рыночных факторов.

В соответствии с МСА 300 "Планирование аудита финансовой отчётности", аудитор должен разрабатывать план аудита с учётом специфики и масштабов инвестиций. Включение анализа рисков и оценка внутренних контрольных систем являются ключевыми аспектами для обеспечения адекватного контроля над финансовыми потоками и учётными процедурами.

Согласно МСА 315 "Идентификация и оценка рисков существенного искажения", необходимо провести всестороннюю оценку внутреннего контроля, охватывающего процесс учёта и отчётности по инвестициям. Это включает проверку процедур регистрации затрат, амортизации и обесценения активов, а также оценку надежности и эффективности контроля.

МСА 230 "Документирование аудита", как отмечено выше, предъявляет требования к обеспечению аудитором надлежащего документирования аудиторских процедур. Документирование осуществляется в целях подтверждения обоснованности применяемых методов и выводов, предоставления информации, достаточной для обеспечения прозрачности мнения аудитора.

Ключевую роль в обеспечении прозрачности использования бюджетных средств и грантов в сфере дорожного строительства Кыргызской Республики, повышении эффективности инвестиционных и инфраструктурных проектов, соблюдении экологических и социальных стандартов играет аудит, по результатам которого выявляются риски нерационального использования ресурсов, предотвращаются коррупционные схемы и нарушения законодательства.

С учётом высокой капиталоемкости проектов и важности транспортной инфраструктуры для развития национальной экономики, требуется внедрение более эффективных методов аудита, таких как мониторинг новых технологий, соблюдение международных стандартов, активное использование цифровых инструментов.

Дорожно-строительная сеть Кыргызской Республики, несмотря на постоянные усилия по ее развитию, сталкивается с проблемами нехватки средств, изношенности, необходимости соблюдения условий государственных и международных соглашений. Аудит сегодня становится не только мерой контроля за расходами, но и механизмом повышения эффективности деятельности государственных организаций в сфере дорожного строительства.

Аудит учёта в дорожном строительстве КР имеет ряд особенностей, подлежащих учёту специфики этой отрасли, в числе которых нами выделены:

1. Сложность учёта и контроля инфраструктуры из-за значительных обьёмов капитальных вложений в дорожную инфраструктуру. При аудите устанавливается правильность начисления амортизации, учёта капитальных и текущих расходов по инвестиционному проекту, соответствие нормативным требованиям.

2. Сложность классификации затрат по причине неточности критериев классификации. Важным вопросом является распределение расходов по счётам учёта в соответствии с характером работ.

3. Зависимость от государственных субсидий и грантов - большая часть дорожной отрасли в КР финансируется за счёт государственного бюджета, международных кредиторов и доноров. Аудитор должен внимательно проверять правильность и целевое использование средств, а также соответствие использования субсидий законодательным требованиям и контрактным обязательствам.

4. Контроль за выполнением контрактов и государственных закупок. В дорожном строительстве часто проводятся крупные тендеры на выполнение строительных работ или поставку техники. При аудите важно установить законность и прозрачность процедур государственных закупок, а также оценивать качество выполненных работ и поставленного оборудования.

5. Экологические и социальные аспекты - важным моментом считаем соблюдение экологических норм при строительстве дорог и транспортных объектов. Аудиторы должны проверять соблюдение экологических стандартов и правовых норм, а также наличие разрешений и согласований от соответствующих государственных органов.

6. Безопасность и страхование. В дорожном строительстве и эксплуатации транспортных объектов особое внимание уделяется вопросам безопасности. Аудиторы должны проверить, соблюдаются ли эти требования, и имеются ли соответствующие страховые полисы.

7. Международные стандарты и национальное законодательство. Аудиторы должны учитывать как международные стандарты (например, МСФО или стандарты экологического аудита), так и специальное законодательство, регулирующее транспортную сферу. В частности, важно соблюдать нормы, связанные с лицензированием транспортных средств и инфраструктуры, а также с безопасностью дорожного движения.

8. Технологические изменения и инновации. В последние годы в дорожном строительстве Кыргызской Республики активно внедряются новые технологии, включая автоматизированные системы управления дорожным движением, электронные платежи на платных дорогах и системы GPS-отслеживания. Аудиторы должны учитывать изменения в технологической инфраструктуре и оценивать соответствие новым требованиям и стандартам.

Таким образом, аудит в дорожном строительстве требует высокой квалификации и знания специфики этого сектора, включая учёт инфраструктуры, управление рисками и соблюдение законодательных норм.

В ходе исследования нами разработаны ряд предложений по развитию учёта и аудита в целом, инвестиций и аренды, в частности:

1. По совершенствованию учётных процедур:

Периодическое обновление учётной политики с учётом изменений в МСФО, передовой международной практики и современных требований. Это касается пересмотра методов учёта и оценки активов, отражения их в отчётности, амортизации, сроков полезного использования. Улучшению полноты, точности, прозрачности учётных данных способствует применение информационных технологий, автоматизация учёта и управления инвестициями. Также создать систему обучения учётных работников как теории, так и практике современного учёта, повышения их квалификации и осведомлённости об инновациях и новшествах в сфере учёта и контроля инвестиций.

2. По совершенствованию аудиторских процедур:

Повышение эффективности аудита посредством выявления рисков и недочетов требует применения аналитических процедур, в том числе сопоставления фактических и плановых показателей, составление моделей дисконтирования денежных потоков. При анализе требуется учёт внутренних и внешних факторов, оказывающих влияние на состояние и изменение стоимости инвестиционных и арендных активов.

Для более точной оценки потенциальных рисков и негативного влияния экономических условий на рыночную стоимость инвестиционных активов требуется применение инновационных методов оценки активов, таких как проведение стресс-тестов и использование внешних источников информации. Считаем, что внедрение новых методов и технологий аудита, проверка качества аудита содействуют повышению надежности и обоснованности аудиторских заключёний. Более детальной и глубокой проверке учётных данных и информации финансовой отчётности способствует внедрение технологий анализа больших данных и применение искусственного интеллекта.

К ожидаемым эффектам от реализации вышеперечисленных рекомендаций следует отнести:

- экономический эффект, выражающийся в повышении качества (точности и достоверности) финансовой отчётности, что обуславливает улучшение инвестиционного климата и рост доверия к организации;

- увеличение инвестиций в отрасль как результат улучшения инвестиционного климата;

- уменьшение рисков, связанных с инвестициями и арендой, обеспечение стабильности работы организаций;

- повышение эффективности использования ресурсов в отрасли дорожного строительства;

- социальный эффект в виде повышения качества услуг, оказываемых организациями дорожного строительства;

- развитие транспортной инфраструктуры Кыргызской Республики.

В целом, указанные рекомендации и предложения нацелены на повышение прозрачности, надежности системы учёта, отчётности и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве и обеспечение ее соответствия международным стандартам.

В условиях глобализации и экономических изменений, происходящих в Кыргызской Республике, повышение эффективности управления арендой становится ключевым аспектом для устойчивого развития страны. Актуальность совершенствования методологии учёта и аудита аренды обусловлена необходимостью повышения прозрачности и достоверности финансовых данных, что в свою очередь влияет на улучшение использования арендных ресурсов.

Современная методология учёта и аудита в секторе дорожного строительства Кыргызской Республики требует адаптации к международным стандартам и лучшим практикам. Текущая практика учёта и аудита инвестиционных и арендных операций может содержать недостатки, такие как недостаточная детализация отчётности, отсутствие интеграции современных информационных систем и несоответствие требованиям международных стандартов. Эти проблемы могут негативно сказаться на качестве финансовой отчётности и затруднить принятие обоснованных управленческих решений.

В данном контексте, совершенствование методологии учёта и аудита в дорожном строительстве становится не только актуальной, но и стратегически важной задачей. Она требует комплексного подхода, включающего обновление нормативно-правовой базы, внедрение современных технологий, повышение квалификации специалистов и улучшение внутреннего контроля. Введение предлагаемых рекомендаций направлено на улучшение прозрачности и достоверности финансовых данных, что позволит повысить доверие инвесторов и арендодателей, а также улучшить общий инвестиционный климат в стране.

На основе проведенного исследования выявлены ключевые области для улучшения методологии учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызской Республики. Для достижения более высокой точности и соответствия международным стандартам, нами предлагаются следующие рекомендации:

1. Адаптация и интеграция МСФО к нашим реалиям:

1.1. Разработка национальной модели учёта на основе МСФО - разработка адаптированных к практике Кыргызстана методических указаний с детализацией особенностей применения международных стандартов по учёту инвестиций и аренды с учётом специфики дорожного строительства. Эти указания должны включать:

- принципы оценки инвестиционных активов, с учётом уникальных особенностей дорожной инфраструктуры;

- методы определения справедливой стоимости арендуемых активов и обязательств;

- специфические подходы к амортизации и учёту затрат на поддержание и модернизацию дорожной инфраструктуры.

1.2. Интеграция МСФО в учётные системы - внедрение информационных систем, поддерживающих МСФО, с учётом специфики дорожного строительства, позволит обеспечить более точное и эффективное ведение учёта. Необходимо:

- разработать или модифицировать программное обеспечение для автоматического расчёта и отчётности в соответствии с международными стандартами;

- обеспечить регулярное обновление программного обеспечения в соответствии с изменениями в МСФО и национальных требованиях.

2.Оптимизация учёта и классификации аренды

2.1. Уточнить классификацию аренды по МСФО 16 «Аренда» посредством разработки четких критериев выделения операционной и финансовой аренды и формировать единые подходы к классификации аренды с учётом специфики отрасли.

2.2. Развитие практики оценки и методов признания арендных обязательств путём дисконтирования арендных платежей и определения текущей стоимости арендованного актива, периодического пересмотра и изменения условий арендного договора по мере необходимости.

3. Улучшение аудиторских процедур и контроля

3.1. Разработка специализированных аудиторских стандартов или адаптация существующих стандартов к специфике отрасли дорожного строительства по методике аудиторской проверки и оценки инвестиционных и арендованных активов и обязательств по ним.

3.2. Внедрение лучших практик и передовых технологий аудита, в том числе инструментов анализа больших данных для анализа данных; автоматизированных систем для выполнения аудиторских процедур.

3.3. Развитие системы внутреннего контроля требует внедрёния:

- системы контроля и мониторинга инвестиционных проектов и арендных операций;

- действенных процедур по управлению рисками.

4. Повышение квалификации бухгалтеров и аудиторов:

4.1. Обучение специалистов международным стандартам, методам их эффективного применения, для этого необходимо организовать тренинги, семинары по применению международных стандартов в дорожном строительстве, повысить доступность современных образовательных ресурсов.

4.2. Внедрение программ профессиональной сертификации и профессионального развития, для чего рекомендуется:

- разработка программ сертификации бухгалтеров и аудиторов с разделами по учёту и аудиту инвестиций и аренды в организациях дорожного строительства;

- внедрение системы повышения квалификации и профессионального развития с акцентом на МСФО и МСА.

5. Оценка, мониторинг и контроль

5.1. Внедрение эффективной системы оценки и мониторинга учётно-контрольной практики посредством:

- создание структур, в задачи которых входят мониторинг и оценка системы учёта и аудита в том числе инвестиций;

- внесение корректив в учётную и аудиторскую практику по результатам оценки ее эффективности.

5.2. Обновление методических рекомендаций и стандартов - для поддержания актуальности практик необходимо:

- регулярно пересматривать и обновлять методические рекомендации, включая изменения в международных стандартах и национальном законодательстве;

- обеспечить эффективное внедрение новых стандартов в практику предприятий отрасли.

Надеемся, что приведенные выше рекомендации способствуют комплексному улучшению методики, методологии и практики учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве КР, а следовательно и обеспечению прозрачности, эффективности финансового управления.

Касательно повышения эффективности организации учёта аренды в дорожном строительстве в соответствии с МСФО и МСА рекомендуется:

- чёткое разграничение операционной и финансовой аренды согласно МСФО 16. Это включает признание права пользования активом и связанных обязательств в учёте. Адекватная классификация аренды требует разработки и внедрёния унифицированных подходов к учёту и отчётности, что обеспечит точность отражения финансовых обязательств и активов;

- оптимизация оценки арендных операций - для повышения достоверности учёта аренды важно внедрить усовершенствованные методики оценки, включая дисконтирование будущих арендных платежей. Это обеспечит более точное отражение стоимости аренды в финансовой отчётности и позволит лучше управлять арендными обязательствами;

- обучение и развитие профессиональных компетенций - для успешной реализации новых методов учёта аренды и его аудита необходимо организовать систематическое обучение специалистов, что повысит их квалификацию и адаптацию к изменениям в международных стандартах, в целом - повышению качества аудиторских заключёний и учётных процедур.

3. Усиление аудиторских процедур и контроля

Улучшение аудиторских процедур и систем внутреннего контроля в сфере учёта инвестиций и аренды требует следующих действий:

- разработка и внедрение специализированных аудиторских стандартов - необходима разработка специализированных стандартов аудита, учитывающих особенности инвестиционных и арендных операций в дорожном строительстве. Это включает создание детализированных методик проверки, которые обеспечат соответствие международным требованиям и повышение надежности аудиторских заключёний;

- применение современных аудиторских технологий - использование технологий анализа больших данных и автоматизированных инструментов аудита позволит значительно повысить эффективность проверок. Эти технологии способствуют более глубокой аналитике финансовых данных, выявлению аномалий и улучшению точности результатов аудита;

- укрепление системы внутреннего контроля - эффективная система внутреннего контроля включает разработку и внедрение стандартов контроля за инвестиционными проектами и арендными операциями. Регулярные проверки и контроль выполнения установленных процедур помогут минимизировать риски ошибок и злоупотреблений, что повысит надежность финансовой отчётности.

3.2. Внедрение современных аудиторских технологий - для повышения качества аудита рекомендуется:

- применять технологии анализа больших данных для детального анализа финансовой информации, что позволит выявлять недостатки и несоответствия в учёте и отчётности;

- использовать автоматизированные аудиторские инструменты для повышения эффективности и точности проверок.

4. Повышение квалификации и профессионального развития

4.1. Для обучения специалистов в целях повышения качества учёта и аудита требуется:

- организовать курсы, семинары, тренинги по вопросам применения МСФО и МСА на предприятиях отрасли;

- обеспечить доступ к образовательным ресурсам и материалам, которые помогут специалистам обновлять свои знания и навыки.

4.2. Разработка программ сертификации – внедрение программы сертификации для бухгалтеров и аудиторов, которые будут включать специализированные курсы по инвестициям и аренде в дорожном строительстве;

- обеспечить систематическое профессиональное развитие специалистов через программы повышения квалификации и участия в международных конференциях и семинарах.

5. Мониторинг и обновление учётных и аудиторских практик

5.1. Создание систем мониторинга и оценки практик - для обеспечения актуальности практик рекомендуется:

- создать органы контроля, ответственные за мониторинг и оценку учётных и аудиторских практик в дорожном строительстве. Эти органы должны регулярно пересматривать и обновлять практики в соответствии с изменениями в законодательстве и международных стандартах;

- проводить регулярные внутренние и внешние проверки, направленные на выявление и устранение недостатков в учётных и аудиторских системах.

5.2. Обновление методических рекомендаций и стандартов:

- регулярно обновлять методические рекомендации и стандарты учёта и аудита, основываясь на изменениях в международных стандартах и практике;

- внедрять новые подходы и рекомендации в учётную и аудиторскую практику, чтобы обеспечить их соответствие современным требованиям и лучшим практикам.

Цифровизация аудиторских процессов в дорожном строительстве КР открывает новые возможности для повышения эффективности, прозрачности и точности проверок. Использование современных технологий, таких как системы управления проектами, географические информационные системы, спутниковые технологии, а также аналитические платформы для обработки больших данных, способствует более глубокому и всестороннему анализу данных и позволяет аудиторам оперативно выявлять риски и несоответствия.

Внедрение вышеуказанных мер позволит значительно улучшить учёт и аудит инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызской Республики, повысить прозрачность финансовой отчётности и соответствие международным стандартам, что обеспечит устойчивое развитие сектора и повысит его инвестиционную привлекательность.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

На основе проведенного исследования теории, методологии и организации учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызской Республике в контексте МСФО и МСА сформулированы следующие ключевые выводы:

На основе проведенного исследования теории, методологии и организации учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном транспорте КР в контексте МСФО и МСА сформулированы следующие выводы:

1. Развитие отрасли дорожного строительства является приоритетом национальной экономики. Улучшение дорог и транспортной инфраструктуры является необходимым условием для развития экономической деятельности в стране, что требует, в свою очередь, повышения прозрачности и эффективности использования средств, внедрёния эффективной системы управления активами и современной системы учёта, отчётности и контроля.

2. Разработка дальнейших направлений совершенствования учёта и аудита инвестиций и аренды требует системного исследования данных учётных категорий. По результатам анализа различных определений, предлагаем трактовку «инвестиций» как вложения денежных, материальных и интеллектуальных ценностей в объекты предпринимательской и других видов деятельности в целях получения прибыли или достижения других выгод. С бухгалтерской точки зрения считаем необходимым использование понятия инвестиционные активы, под которым предлагаем понимать объект инвестиций, который является непосредственным результатом инвестиционной деятельности и может принести прибыль или дополнительную стоимость в будущем. Предлагаем определение аренды как объекта бухгалтерского учёта - это хозяйственный процесс, включающий в себя совокупность арендных операций, возникающих в связи с предоставлением (принятием) во временную эксплуатацию объектов основных средств.

3. Инвестирование в дорожный бизнес требует тщательного анализа, учёта рисков и особенностей этой отрасли, а также понимания влияния внешних факторов на результативность инвестиций в данном секторе. При оценке стоимости инвестиций по дорожно-строительным объектам важно учитывать цели оценки, характер объектов, рыночные условия, степень износа и другие факторы, которые могут влиять на их стоимость. Комбинация различных методов может быть использована для получения более точной и объективной оценки стоимости инвестиций в данной сфере.

4. Внедрение в практику МСФО 16 «Аренда» и 9 «Финансовые инструменты» требует существенной адаптации к особенностям дорожного строительства в КР. В условиях сложившихся экономических и инфраструктурных реалий в предприятиях отрасли необходимо разработать адаптированные методические положения и рекомендации и уточнить учётные принципы и политики, чтобы обеспечить соответствие международным требованиям и учитывать специфические условия экономики отрасли. Это включает детализированное описание процедур оценки, амортизации и признания активов и обязательств, специфичных для дорожного сектора. Разработка специализированных методических рекомендаций - эффективный учёт инвестиций в дорожное строительство требует создания специализированных методических рекомендаций, обеспечивающих более высокую степень согласованности и точности в финансовой отчётности, что, в свою очередь, повысит ее надежность и достоверность.

5. Организация учёта аренды с соблюдением принципов классификации и оценки - в соответствии с МСФО 16 позволяет чётко различить операционную и финансовую аренду, что требует тщательной разработки и внедрёния унифицированных подходов к их учёту и отчётности. Эффективная оценка арендных операций, включая дисконтирование арендных платежей и периодические пересмотры условий аренды, способствует более точному отражению арендных обязательств и активов в финансовой отчётности.

6. В условиях изменения нормативного и экономического окружения регулярный мониторинг и пересмотр учётных и аудиторских практик становятся необходимыми для обеспечения их актуальности и соответствия требованиям международных стандартов. Для этого требуется на систематической основе обновлять и актуализировать методические рекомендации и учётно-аудиторские процедуры в соответствии с новыми законодательными инициативами и изменениями в международной практике.

7. Для поддержания потенциала отрасли дорожного строительства предлагаем развитие производственно-инновационного центра как центра передового опыта; повышения потенциала дорожного проектного института; поддержки академической среды. В целях укрепления финансовой базы дорожного сектора необходимо обеспечить эффективность использования и привлечение внутренних источников пополнения средств Дорожного фонда, созданного для укрепления финансовой основы функционирования автодорожной отрасли. Предлагаем привлечение частного капитала на основе соглашения о ГЧП.

8. В качестве одного из основных инструментов повышения инвестиционной привлекательности нами рекомендуется создание депозитария финансовой отчётности организаций дорожного строительства. Считаем, что депозитарий содействует доступности и прозрачности финансовой информации, повышению инвестиционной привлекательности отрасли. Повышение качества и достоверности информации о финансово-хозяйственной деятельности организаций, в свою очередь, способствует принятию пользователями обоснованных управленческих решений.

**ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ**

Как показали результаты исследования, в методологии, организации функционировании учёта и аудита инвестиций и аренды в предприятиях отрасли дорожного строительства имеется ряд недостатков проблем, для решения которых предложены следующие практические рекомендации:

1. Стандартизировать процедуры учёта и аудита, разработать и внедрить унифицированные положения и стандарты учёта и аудита инвестиций и аренды для дорожно-строительных предприятий Кыргызстана в соответствии с МСФО и МСА. Обеспечить обучение сотрудников предприятий и аудиторских фирм по применению этих стандартов.

2. Внедрить эффективные процедуры внутреннего контроля для проверки правильности учёта и отчётности по инвестициям и аренде, для чего проводить регулярные аудиты внутреннего контроля с целью выявления и устранения возможных ошибок и несоответствий.

3. Внедрить автоматизированные системы учёта и отчётности, которые обеспечат точность и своевременность данных по инвестициям и аренде с использованием программных решений для расчёта финансовых показателей и мониторинга выполнения конкретных соглашений. Внедрение современных технологий анализа больших данных и автоматизированных инструментов для учёта и аудита инвестиций и аренды, поддерживающих международные стандарты и специфичные для дорожного строительства функциональные возможности, позволит повысить точность обработки данных, минимизировать вероятность ошибок и обеспечить улучшение надежности и прозрачности финансовой отчётности. В частности, внедрение Цифровых дорожных систем в дорожно-строительную отрасль Кыргызстана может привести к существенному повышению эффективности, улучшению безопасности и качества обслуживания дорожного движения, а также к сокращению времени в пути для пассажиров и более эффективному использованию дорожной инфраструктуры, что даёт инвестором более привлекательные условия работы в дорожном строительстве.

4. Организовать специализированные тренинги и семинары для бухгалтеров, финансовых аналитиков и аудиторов, направленные на углубленное понимание требований МСФО и МСА в части учёта и аудита инвестиций и аренды. Поддерживать обмен опытом между специалистами отрасли и международными экспертами для адаптации лучших практик.

5. Проводить мониторинг обновлений в МСФО и МСА, изменений национального законодательства в области бухгалтерского учёта и аудита; анализировать влияние вышеуказанных изменений в организации отрасли дорожного строительства Кыргызстана и адаптировать процедуры учёта и аудита в соответствии к изменениям и обновлениям.

6. Разработать и реализовать стратегический план развития системы учёта и отчётности, ориентированную на улучшение прозрачности, достоверности и полноты информации о инвестициях и арендах с учётом специфики национальной экономики и отрасли.

7. Усилить взаимодействие с аудиторскими организациями, установить партнерские отношения с ведущими аудиторскими компаниями для обеспечения независимой проверки финансовых отчетов и аудита учётных данных по инвестициям и аренде.

8. Разработать и распространить соответствующие методические рекомендации по применению МСФО 16 «Аренда» и других международных стандартов.

Надеемся, что приведенные выше рекомендации способствуют комплексному улучшению методики, методологии и практики учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызской Республики, а, следовательно, и обеспечению прозрачности, эффективности финансового управления.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:**

1. Гражданский кодекс Кыргызской Республики [Электронный ресурс]: введен в действие Законом КР № 16 от 8 мая 1996 года. – Режим доступа: <https://cbd.minjust.gov.kg/4/edition/17545/ru>
2. Налоговый Кодекс Кыргызской Республики [Электронный ресурс]: введен в действие Законом КР № 4 от 18 января 2022 года. – Режим доступа: <https://cbd.minjust.gov.kg/112340/edition/13809/ru>
3. Кодекс Кыргызской Республики о неналоговых доходах [Электронный ресурс]: введен в действие Законом КР № 90 от 10 августа 2018 года. – Режим доступа: <https://cbd.minjust.gov.kg/111820/edition/13987/ru>
4. Бюджетный Кодекс Кыргызской Республики [Электронный ресурс]: введен в действие Законом КР № 59 от 16 мая 2016 года. – Режим доступа: <https://cbd.minjust.gov.kg/111338/edition/7319/ru>
5. Об автомобильных дорогах [Текст]: Закон Кыргызской Республики. - № 104. - 22 мая 2023 года
6. Об аудиторской деятельности [Текст]: Закон Кыргызской Республики. - № 147. - 3 декабря 2021 года
7. О бухгалтерском учёте [Текст]: Закон Кыргызской Республики. - № 76. – 29 апреля 2002 года
8. Об инвестициях в Кыргызской Республике [Текст]: Закон Кыргызской Республики. - № 66. – 27 марта 2003 года
9. О Национальной стратегии развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы [Текст]: принят Указом Президента Кыргызской Республики УП № 221от 31 октября 2018 года.
10. О Международных стандартах аудита в Кыргызской Республике [Текст]: Постановление Правительства Кыргызской Республики. - № 470. – 26 августа 2008 года.
11. О Международных стандартах финансовой отчётности для субъектов малого и среднего предпринимательства в Кыргызской Республике [Текст]: Постановление Правительства Кыргызской Республики. - № 564. - 18 октября 2013 года.
12. Об утверждении Программы по привлечению инвестиций в Кыргызскую Республику на 2022-2026 годы [Текст]: Постановление Кабинета Министров Кыргызской Республики. -№ 352. - 30 июня 2022 года
13. Основные направления развития дорожной отрасли на 2023-2030 годы [Текст]: Постановление Кабинета Министров Кыргызской Республики от 10 февраля 2023 года № 71.
14. Абдиев, М. Ж. Особенности учёта аренды основных средств в соответствии с МСФО [Текст] / М. Ж. Абдиев, Н. А. Абдуллаева // Актуальные вопросы современной экономики. – 2021. – № 2. – С. 318-327.
15. Аксенова, Е. А. Финансовый и управленческий учёт в дорожном строительстве: методика, моделирование и организация [Текст]: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.12 / Аксенова Елена Александровна. - Краснодар, 2005. – 230 с.
16. Алешина, И. А. Государственно-частное партнерство как механизм развития дорожной инфраструктуры [Текст] / И. А. Алешина // Современные тенденции молодежной науки. – 2020. – С. 259-261.
17. Аренда и лизинг: учебное пособие [Текст] / Под. Ред. Талье И.К., Абашина A.M., Бражникова Л.H., Леонтьева Е.В. - М.: Информационно-издательский дом «Филинъ», 1997.
18. Ароян, Х. М. Оценка эффективности инвестиционного проекта на основе расчёта затрат на всех стадиях жизненного цикла на примере дорожного строительства [Текст] / Х. М. Ароян // Международный журнал прикладных наук и технологий Integral. – 2020. – № 3. – С. 16.
19. Ахмедов, Р. М. [и др.]. Методы прогнозирования обьёмов финансирования ремонта и строительства автомобильных дорог [Текст] / Р. М. Ахмедов, Б. Дадаханов, Ф. Р. Ахмедов // Инновационная наука. – 2016. – №. 6-1. – С. 38-40.
20. Баранова И.А. Формирование способов распределения инвестиционных ресурсов на предприятиях путевого хозяйства железных дорог, осуществляющих инновационную деятельность: автореф. дис. канд. экон. наук. – Орел, 2007. – 23 с.
21. Бланк, И.А. Инвестиционный менеджмент [Текст] / И.А. Бланк. - К.: МП «ИТЕМ» ЛТД. - 1995. – С. 10.
22. Бондаренко, С. В. [и др.]. Направления совершенствования и особенности организации аудита на предприятиях транспорта [Текст] / С. В. Бондаренко, В. В. Маликов // Актуальные проблемы бухгалтерского учёта, анализа и аудита. – 2014. – С. 31-38.
23. Бондарь, Н. Н. Оценка ожидаемого транспортного потока в обосновании инвестиционных проектов дорожного строительства на условиях концессии [Текст] / Н. Н. Бондарь // Экономический анализ: теория и практика. – 2014. - №19 (368). – С. 19-24.
24. Бортник, А. Н. Методология и организация учёта и анализа инвестиционной деятельности предприятий [Текст]: дис ... д.э.н.: 08.00.12 / Бортник Алексей Николаевич. - Саратов, 2007. – 372 с.
25. Ботобеков, А. Б. Некоторые аспекты организации бухгалтерского учёта и внутреннего контроля заемного капитала строительных компаний в соответствии с международными стандартами [Текст] / А. Б. Ботобеков, К. Б. Эрматов // Учёт и контроль. – 2023. – № 12. – С. 16-24.
26. Бреус, Н.Л. Повышение инвестиционной привлекательности строительства автомобильных дорог на принципах государственно-частного партнёрства [Текст]: автореф. дисс. … к.эн.: 08.00.05 / Бреус Наталья Леонидовна. – Санкт-Петербург, 2020 – 26 с.
27. Бромвич, М. Анализ экономической эффективности капиталовложений [Текст] / Пер. с англ. - М.: ИНФРА-М, 1996. - 68 с.
28. Валеев, А. Р. Аудит эффективности использования государственных средств в сфере дорожного строительства: методика проведения [Текст] / А. Р. Валеев // Вестник АКСОР. – 2017. – №. 3-4. – С. 126-135.
29. Варфоломеева В.А. Механизм управления инвестиционными проектами, реализуемыми на условиях лизинга (на примере предприятия железнодорожного транспорта): автореф. дис. … канд. экон. наук / В.А. Варфоломеева. – Санкт-Петербург, 2007. – 25 с.
30. Ветрова А. В. [и др.]. Учёт стоимости аренды и лизинга в моделях оптимального комплектования и использования парка дорожной техники [Текст] / А.В. Ветрова, Ю. А. Манжос, В. С. Райгородская // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура – 2017. – №. 2 (12). – С. 14.
31. Галямин, А. В. [и др.]. Повышение эффективности инвестиционной деятельности дорожных организаций с использованием реальных опционов [Текст] / А. В. Галямин, Э. В. Дингес // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). - 2015. – № 4(43). – С. 55-62.
32. Гасилов, В. В. [и др.]. Влияние применения вахтового метода осуществления дорожно-строительных работ на эффективность инвестиций в объекты дорожного хозяйства [Текст] / В. В. Гасилов, М. А. Шибаева, А. Г. Палагутин // Финансы. Экономика. Стратегия. – 2009. - №7. – С. 21-24.
33. Гасилов, В. В. [и др.]. Оценка рисков моделей государственно-частного партнёрства в дорожном хозяйстве [Текст] / В.В. Гасилов, Д.В. Шитиков // Вестник Воронежского государственного университета инженерных технологий. - 2013. -№3 (57). - С. 207-211.
34. Гасилов, В. В. [и др.]. Экономико-математическая модель управления инвестициями в дорожном строительстве [Текст] / В.В. Гасилов, Д.В. Шитиков, В.В. Шитиков // Экономическое прогнозирование: модели и методы: материалы VIII Международной научно-практической конференции. - Воронеж: Издательство Воронежского ЦНТИ, 2012. - С. 55-57.
35. Голубева, Е. А. Оценка эффективности использования основных производственных фондов в дорожном строительстве [Текст] / Е. А. Голубева // Наука о человеке: гуманитарные исследования. – 2015. – №. 2 (20). – С. 167-173.
36. Гончарова, Е. Д. Методика учёта капитализации финансовых расходов: отечественный и зарубежный опыт / Е.Д. Гончарова // Материалы ІІ Междунар. научн. конф. «Состояние и перспективы развития бухгалтерского учёта и контроля в современных концепциях управления». - г. Донецк. - 26 мая 2016 г. – С. 72-75.
37. Горбачева, А. И. [и др.]. Финансирование инвестиционных проектов по строительству дорог [Текст] / А. И. Горбачева, А. Н. Руселевич // Перспективы развития транспортного комплекса. – 2017. – С. 220-223.
38. Горемыкин, В. А. Экономика недвижимости: учебник [Текст] / В.А. Горемыкин. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Дашков и К, 2003. – 328 с.
39. Горина, А. А. [и др.]. Особенности организации бухгалтерского учёта в дорожном строительстве [Текст] / А. А. Горина, Н. П. Огарёва // Экономика и бизнес: теория и практика. - 2019. - №1.
40. Гурова, Ю. Е. К вопросу оценки общественной эффективности инвестиций в строительство и реконструкцию автомобильных дорог [Текст] / Ю. Е. Гурова // Известия Петербургского университета путей сообщения. - 2010. - №3.
41. Гурова, Ю. Е. Оценка социально-экономической эффективности инвестиций в транспортное строительство [Текст]: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Гурова Юлия Евгеньевна. - Санкт-Петербург, 2010. – 120 с.
42. Гусейналиев, В. А. [и др.]. Государственно-частное партнерство при реализации автодорожных проектов [Текст] / В. А. Гусейналиев, С.Н.Исраилова // Тридцать восьмая международная научно-практическая конференция «Наука и Образование». – 2021. – Т. 4. – №. 3. – С. 110.
43. Дингес, Э. В. [и др.]. Методы планирования инвестиционно-финансовой деятельности предприятий дорожного хозяйства: монография [Текст] / Э.В. Дингес, С.Н. Поздеева. – М.: МАДИ, 2018. – 116 с.
44. Долан, Э. Дж. [и др.]. Микроэкономика / пер. с англ. В. Лукашевича [и др.]; под ред. Б. Лисовика и В Лукашевича. - СПб., 1994. - С. 440.
45. Доничев, О. А. [и др.]. Адаптированная методика инвестиционного мультипликатора при оценке финансовых вложений в дорожное строительство [Текст] / О. А. Доничев, И. В. Тожокин // Экономический анализ: теория и практика. – 2011. - №42. – С. 22-28.
46. Друри, К. Введение в управленческий и производственный учёт: Учебн. пособие для вузов [Текст] / Пер. с англ. под ред. Н.Д. Эриашвили. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Аудит, ЮНИТИ, 1998. - 256 с.
47. Ендовицкий, Д. А. Комплексный анализ и контроль инвестиционной деятельности: методология и практика [Текст] / Д. А. Ендовицкий. - М., 2001. - С. 34.
48. Залкиприева, С.С. Учёт аренды в соответствии с требованиями международных стандартов финансовой отчётности: дисс. ... к.э.н.: 08.00.12 / Залкиприева Салимат Сулаймановна. - Москва, 2009. - 193 с.
49. Земляков, Д. Н. и др. Развитие автодорожной отрасли на основе механизмов государственно-частного партнёрства [Текст] / Д. Н. Земляков // Менеджмент и бизнес-администрирование. – 2017. – №. 4. – С. 62-71.
50. Зимелис, Е. В. Проблемы внедрёния инноваций в дорожной отрасли [Текст] / Е. В. Зимелис // Управление инновациями: теория, методология, практика. – 2012. - № (3). – С. 77-83.
51. Зубайдуллина, Д. В. Механизмы государственно-частного партнёрства при реализации проектов дорожной инфраструктуры России [Текст] / Д. В. Зубайдуллина // Управление экономическими системами. – 2014. – №. 12 (72). – С. 80.
52. Зубарев, А.А. [и др.]. Оптимизация структуры финансирования инвестиционных проектов в дорожном строительстве [Текст] / А.А. Зубарев, А.Е. Сбитнев // Финансы и кредит. - 2013. - №13 (541). – С. 6-11.
53. Иванов, В.А. и др. Экономика инвестиционных проектов [Текст] / В.А. Иванов, А.М. Дыбов. - Ижевск: Институт экономики и управления УдГУ, 2010.
54. Иманкулова, А. Ж. Основные проблемы организации бухгалтерского учёта в соответствии с МСФО [Текст] / А. Ж. Иманкулова // Международные стандарты учёта и аудита: практика применения в условиях цифровой экономики: Сборник статей межд. научно-практ. конф. - Москва, 20 февраля 2020 года / Под ред. М.В. Петровской, Г.Д. Амановой. – Москва: РУДН, 2020. – С. 274-279.
55. Исраилов, М. И. [и др.]. Мониторинг финансовой устойчивости: сущность и проблемы [Текст] / М. И. Исраилов, М. В. Калемуллоев // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. – 2019. – № 4(27). – С. 161-166.
56. Ишенов, Б. Ч. Теоретические аспекты формирования методического инструмента перехода на МСФО [Текст] / Б. Ч. Ишенов, С. А. Нудель // Перспективные научные исследования: опыт, проблемы и перспективы развития: Сборник научных статей по материалам VI Международной научно-практической конференции, Уфа, 26 ноября 2021 года. – Уфа: ОсОО "Научно-издательский центр "Вестник науки", 2021. – С. 120-129.
57. Кадочникова, А. В. Развитие теории и методики бухгалтерского учёта аренды в соответствии с международными стандартами финансовой отчётности: автореф. дисс. … к.эн.: 08.00.12 [Текст] / Кадочникова Анна Владимировна. – Пермь, 2022 – 26 с.
58. Казаку, Е.В. Оценка социально-экономической эффективности инвестиций в транспортное строительство с учётом неопределенности методом Монте-Карло [Текст] / Е.В. Казаку, Е.В. Зверева // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. - 2019. - Т. 12. - № 5. - С. 218-231.
59. Карепина, Е. В. Риски финансового состояния организаций дорожного строительства и рекомендации по их минимизации [Текст] / Е. В. Карепина // Бухгалтерский учёт, анализ и аудит: прошлое, настоящее, будущее. – 2021. – С. 120-124.
60. Кейнс, Дж. М. Общая теория занятости, процента и денег [Текст] / Дж.М. Кейнс // Антология экономической мысли: в 2 т. - Т. 2. - С. 182.
61. Кларк, Дж. Б. Распределение богатства [Текст] / Дж. Б. Кларк. - М., 1992. - С. 129.
62. Ковалева, А. М. Управленческий аудит затрат, доходов и финансовых результатов на предприятиях автодорожного комплекса: автореф. дисс. … к.эн.: 08.00.12 [Текст] / А. М. Ковалева. – Орел, 2007. – 27 с.
63. Коденцева, Ю. В. [и др.]. Анализ концессионных соглашений и контрактов жизненного цикла при реализации проектов транспортной инфраструктуры на основе государственно-частного партнёрства [Текст] / Ю.В. Коденцева, А. В. Рыбина // Образование. Транспорт. Инновации. Строительство. – 2018. – С. 641-646.
64. Козорез, А. А. Экономическое обоснование инвестиционной привлекательности дорожного строительства в Республике Крым [Текст] / А.А. Козорез // Велес. – 2017. – №. 8-2. – С. 33-40.
65. Колчева, А. П. Сравнительный анализ лизинга и аренды машин и оборудования в дорожном строительстве [Текст] / А. П. Колчева // Дни студенческой науки. – 2021. – С. 76-80.
66. Котов, Д. В. [и др.]. Механизм инвестирования инновационной деятельности в автодорожном строительстве [Текст] / Д. В. Котов, А. Ю. Матвеева, В. А. Хайруллин // Экономика и управление. – 2012. – №. 2. – С. 50-55.
67. Кочинев, Ю. Ю. Учёт арендных операций в новых условиях [Текст] / Ю. Ю. Кочинев, Н. В. Неелова // Аудитор. – 2022. – Т. 8, № 2. – С. 14-20.
68. Кравченко, И. Н. Оценка эффективности аренды (лизинга) техники при формировании мобильных парков [Текст] / И. Н. Кравченко // Строительные и дорожные машины. – 2019. – №. 3. – С. 45-49.
69. Кривко, Е. В. Основы разработки бизнес-плана как формы инвестиционного проекта дорожно-строительного предприятия [Текст] / Е. В. Кривко // Дальний Восток. Автомобильные дороги и безопасность движения. – 2023. – С. 52-57.
70. Кривко, Е. В. Особенности российского опыта применения контрактов «жизненного цикла» в сфере дорожного строительства [Текст] / Е.В. Кривко // Дальний Восток: проблемы развития архитектурно-строительного комплекса. – 2020. – Т. 1. – №. 1. – С. 155-159.
71. Кувалдина, Т. Б. Сущность и классификация инвестиций как объекта бухгалтерского учёта [Текст] / Т. Б. Кувалдина // Инновационная экономика и общество. – 2015. – № 2(8). – С. 51-61.
72. Кулова, Э.У. Методология и практика анализа и оценки результатов капитальных вложений в строительстве Кыргызской Республики [Текст] / Э.У. Кулова // Таврический научный обозреватель. - 2017. - №2 (19). – С. 68-73.
73. Литвиненко, А. В. Социально-экономические аспекты подрядных договорных отношений в дорожном строительстве [Текст] / А. В. Литвиненко // Учёные записки Российского государственного социального университета. – 2010. – №. 10. – С. 101-107.
74. Макконел, К.Р. Экономикс: принципы, проблемы и политика [Текст] / К. Р. Макконел, С.Л. Брю. - М., 2003. - С. 388.
75. Маркович, А. В. [и др.]. Финансовое обеспечение дорожной отрасли в РФ [Текст] / А. В. Маркович, А. В. Полосухина // Современные тенденции развития науки и технологий. – 2016. – №. 10-9. – С. 91-94.
76. Маркс, К. Капитал [Текст] / К. Маркс. - Т. 1. - Кн. 1. - М., 1973.
77. Мачерет, Д. А. Методология совершенствования оценки экономической эффективности развития транспортной инфраструктуры [Текст] / Д. А. Мачерет, А. Д. Разуваев // Управление. – 2024. – Т. 12, № 3. – С. 26-35.
78. Мишланова, М. Ю. [и др.]. Рационализация контрактных форм в дорожном строительстве [Текст] / М. Ю. Мишланова, А. С. Матвеева // Транспортное дело России. – 2019. – №. 5. – С. 54-57.
79. Моисеенко, И.А. [и др.]. Анализ вариантов организации финансового учёта в организациях дорожного строительства [Текст] / И.А. Моисеенко, Т.С.Газиев // Kant. - 2018. - №4 (29).
80. Москалева, Т. С. [и др.]. Использование частного капитала при финансировании инфраструктурных проектов: зарубежный опыт [Текст] / Т.С.Москалева, О. Н. Жучкевич // Актуальные проблемы теории и практики управления: сборник научных статей XII Международной научной конференции / СмолГУ. - Смоленск, 2023. - С. 148-153.
81. Мурзина, Е. А. [и др.]. Проблемы проектирования государственно-частного партнёрства в области дорожного хозяйства [Текст] / Е. А. Мурзина, Н. А. Рябинина // Новый университет. Серия «Экономика и право». – 2015. – №. 8-9 (54-55). – С. 85-90.
82. Мырзаибраимова, И. Р. Основные проблемы ведения бухгалтерского учёта на предприятиях добывающей промышленности [Текст] / И.Р.Мырзаибраимова // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. - №2 (21). – Бишкек, 2018. – С. 356-359.
83. Мырзаибраимова, И. Р. К вопросу о совершенствовании системы учёта и отчётности в Кыргызской Республике [Текст] / И. Р. Мырзаибраимова // Известия ВУЗов Кыргызстана, 2018. - №6. – С. 82-85.
84. Мырзаибраимова, И. Р. К вoпрocу o тенденциях coциальнoгo развития КР в coвременных уcлoвиях [Текст] / И. Р. Мырзаибраимова // Актуальные вопросы современной экономики. – Махачкала, 2018. – № 9. – Б. 297-302.
85. Мырзаибраимова И. Р. Совершенствование учёта инвестиции по МСФО [Текст] / И. Р. Мырзаибраимова // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. - №2 (37). – II часть -Бишкек, 2022. – С. 229-233.
86. Мырзаибраимова И.Р. Особенности учёта аренды по МСФО и их эффективность в инвестициях [Текст] / И.Р. Мырзаибраимова // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. -№3 (38). – II часть. - Бишкек, 2022. – С. 175-180.
87. Мырзаибраимова, И. Р. Эффективность лизинга в инвестировании бизнеса [Текст] / И. Р. Мырзаибраимова // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. - №2 (5). - Бишкек, 2023.– С.44-49.
88. Мырзаибраимова, И. Р. Методика введение учёта инвестиционных ресурсов компании по МСФО [Текст] / И. Р. Мырзаибраимова // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. - №3 (42). - Бишкек, 2023. - С. 38-44.
89. Мырзаибраимова, И. Р. Основы учёта интеллектуальной инвестиции [Текст] / И.Р. Мырзаибраимова // Наука, новые технологии и иновации Кыргызстана № 9 – Бишкек, 2023 – С.104-107.
90. Мырзаибраимова, И. Р. Инвестиции в недвижимость как фактор инвестиционной деятельности [Текст] / И. Р. Мырзаибраимова // Наука, новые технологии и иновации Кыргызстана. - № 9. - 2023 – С. 100-103.
91. Мырзаибраимова, И. Р. Инвестирование бизнеса на основе аренды и их учёт по МСФО [Текст] / И. Р. Мырзаибраимова // Экономика и бизнес теория и практика. - № 12-2 (106). - 2023. - С. 111-116.
92. Мырзаибраимова, И. Р. Учёт и оценка инвестиционных проектов в бизнесе [Текст] / И.Р. Мырзаибраимова // Экономика и бизнес: теория и практика. - № 12-2 (106) декабрь 2023 г. С.117-121.
93. Мырзаибраимова, И. Р. Учёт хеджирование и его эффективность в инвестировании ( [Текст] / И.Р. Мырзаибраимова // Экономика и бизнес: теория и практика. - № 1-2 (107). – 2024. - С. 77-81.
94. Мырзаибраимова, И. Р. Недвижимость как активный элемент инвестиции [Текст] / И. Р. Мырзаибраимова // Экономика и бизнес: теория и практика. - № 1-2 (107). - 2024. - С. 71-76.
95. Мырзаибраимова, И. Р. Концепция государственно-частного партнёрства как элемент инвестиции и их учёт [Текст] / И. Р. Мырзаибраимова // Интернаука. - №3-3 (320). - С. 7-10.
96. Мырзаибраимова, И. Р. Государственная субсидия как элемент инвестиционных отношений и их учёт по МСФО [Текст] / И.Р.Мырзаибраимова // Межд. научно-практ. конф. на тему: «Актуальные вопросы развития бухгалтерского учёта, аудита, анализа, налогообложения, государственного финансового контроля: современные вызовы и вектор развития». – Душанбе, 2024.
97. Мырзаибраимова, И. Р. Основы методики учёта инвестиции в ассоциированных предприятиях [Текст] / И. Р. Мырзаибраимова // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2024. - №1-4(88). - С. 129-135.
98. Мырзаибраимова, И.Р. [и др.]. Эффективность экологических инвестиций в современных условиях [Текст] / Т. М. Исраилов, Б.С.Раимбердиев // Межд. научно-практ. конф. «Эффективное управление экологическими затратами в обеспечении экологической безопасности окружающей среды и здоровья человека в условиях цифровизации» АГЭУ. – Алматы, 2024.
99. Мырзаибраимова, И. Р. Концессия как инвестиционная модель и их учёт по международному стандарту финансовой отчётности [Текст] / И.Р.Мырзаибраимова // Наука, новые технологии и иновации Кыргызстана. - № 1 – 2024. - С. 116-120.
100. Мырзаибраимова, И. Р. Методология этапов учёта реализации инвестиционных проектов [Текст] / И. Р. Мырзаибраимова // Наука, новые технологии и иновации Кыргызстана. - № 1. – 2024. - С. 121-124.
101. Мырзаибраимова, И. Р. Особенности учёта доходов и расходов в дорожно-строительных компаниях [Текст] / И. Р. Мырзаибраимова // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. - №-4 (43). - 2023.– С. 125-132.
102. Мырзаибраимова, И. Р. Экономическая оценка экологических инвестиций и их учёт по МСФО [Текст] / И. Р. Мырзаибраимова // Экономика и бизнес: теория и практика. - № 3-2 (109). - 2024. - С. 36-42.
103. Мырзаибраимова, И. Р. Экономическая оценка экологических инвестиций и их учёт по МСФО [Текст] / И. Р. Мырзаибраимова // Экономика и бизнес: теория и практика. - № 3-2 (109). - 2024. - С. 36-42.
104. Мырзаибраимова, И.Р. Автотранспорттук компанияларынын инвестициялык мумкунчулукторунун озгочолуктору [Текст] / И.Р.Мырзаибраимова // Вестник Ошского государственного университета. Экономика. - №1(4). – 2024. - С. 81-88.
105. Некрасова, И. Ю. Подходы к оценке эффективности инвестиционных проектов в дорожном строительстве / И. Ю. Некрасова // Инновации в управлении региональным и отраслевым развитием: материалы Национальной c межд. участием научно-практ. конф., Тюмень, 27 ноября 2020 года. – Тюмень: Тюменский индустриальный университет, 2020. – С. 128-131.
106. Нестерова, В. Н. Особенности применения МСФО при учёте аренды [Текст] / В. Н. Нестерова, А. С. Юдина // Инновационные идеи молодых исследователей для агропромышленного комплекса: Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции молодых ученых, Пенза, 28–29 марта 2024 года. – Пенза: Пензенский государственный аграрный университет, 2024. – С. 358-361.
107. Николаева, М. В. Государственно-частное партнерство как способ финансового обеспечения дорожной инфраструктуры [Текст] / М.В.Николаева // Системное управление. – 2015. – №. 3. – С. 15
108. Николаева, О. С. [и др.]. Информатизация бизнес-процессов в дорожном строительстве [Текст] / О. С. Николаева, А. А. Музалевская // Формирование цифровой инфраструктуры предприятий: теоретические и прикладные аспекты: Сборник научных трудов национальной научно-практической конференции / Под ред. Л.И. Малявкиной. – Орел: Орловский государственный университет экономики и торговли, 2020. – С. 28-38.
109. Норткотт, Д. Принятие инвестиционных решений [Текст]: Пер. с англ. под. ред. А.Н.Шохина. - М.: Банки и биржи, БНИТИ, 1997. - С. 12.
110. Нуркашева, Н.С. Управление затратами в организациях автодорожного строительства [Текст] / Н. С. Нуркашева // Интернаука. - 2018. - № 6 (40). - С. 52-53.
111. Омурканов, Ы.К. Проблемы инвестиционного обеспечения устойчивого экономического роста Кыргызстана [Текст]: автореф. дис ... д.э.н.: 08.00.05 / Омурканов Ырысбек Калыкович. - Бишкек, 2003. – 44 с.
112. Остапчук, Е. Г. [и др.]. Совершенствование методических подходов к оценке эффективности инвестиций в объекты дорожного строительства [Электронный ресурс] / Е.Г. Остапчук, В.А. Девяткин // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. - 2013. - (6). - С. 47.
113. Павленко, Н. Н. [и др.]. Финансирование дорожного строительства в регионах России [Текст] / Н. Н. Павленко, В. Я. Зимин // Российский экономический журнал. – 2012. – №. 3. – С. 260.
114. Павлова, И. В. Особенности применения государственного-частного партнёрства в дорожном хозяйстве Московской области [Текст] / И.В. Павлова // Актуальные проблемы экономики, учёта, аудита и анализа в современных условиях. – 2019. – С. 359-364.
115. Петров, А.М. [и др.]. Международные стандарты финансовой отчётности [Текст] / Ю.А. Бабаев, А.М. Петров. - М.: Проспект, 2007.
116. Поздеева, С.Н. Методы управления инвестиционно-финансовой деятельностью дорожных организаций в рыночных условиях хозяйствования: [Текст]: Автореф. дис ... к.э.н.: 08.00.05 / Поздеева Светлана Николаевна. - Москва, 2010. – 27 с.
117. Попадюк, Т. Г. [и др.]. Возможности и перспективы инновационной технологии государственно-частного партнёрства в финансировании транспортной инфраструктуры [Текст] / Т. Г. Попадюк, К. Л. Шевёлкина // Управление экономическими системами: электроннный научный журнал. – 2014. – №. 11 (71). – С. 28.
118. Прилепская, А. А. Аудит отражения операций по аренде в консолидированной финансовой отчётности строительных организаций по МСФО 16 "Аренда" [Текст] / А. А. Прилепская, Н. А. Казакова // Аудит. – 2020. – № 4. – С. 18-22.
119. Применение МСФО: в 3 ч. Ч. 2 / Пер. с англ. - М.: Альпина Паблишер, 2016. - 1514 с.
120. Протасеня, С. И. Современные тенденции в формировании дорожных фондов: мировой опыт [Текст] / С. И. Протасеня // Управление общественными финансами: актуальные проблемы, новые решения и стратегии развития. – 2016. – С. 129-134.
121. Пулатова, Ш. Б. [и др.]. Место и роль инвестиционной составляющей в развитии регионального транспортно-дорожного комплекса [Текст] / Ш. Б. Пулатова, Ф. М. Хамроев // Вестник Таджикского технического университета. – 2015. – №. 4. – С. 114-120.
122. Пшеничников, С. С. Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры России [Текст] / С. С. Пшеничников // Инновационная экономика и современный менеджмент. - 2017. - № 4. - С. 31-35.
123. Разуваев, А. Д. Совершенствование методики оценки экономической эффективности бюджетных инвестиций при строительстве объектов транспортной инфраструктуры [Текст] / А. Д. Разуваев, А. С. Ермишина // Труды межд. научно-практ. конф. «Современные экономические проблемы развития и эксплуатации транспортной инфраструктуры». - Москва, 29 ноября 2020 года / Под ред. Д. А. Мачерета, Н. В. Капустиной, П.Е. Цыпина. - 2020. - С. 197-203.
124. Раковец, Л. Д. Учёт и отчетность в дорожных организациях [Текст] / Л. Д. Раковец, Ж. В. Реут. – 2013.
125. Рахаев, В. А. Актуальные вопросы бухгалтерского учёта и аудита организаций дорожного строительства [Текст] / В. А. Рахаев // Высшее образование, бизнес, предпринимательство. – 2005. – С. 207-210.
126. Рогатенюк, Э. В. Мониторинг расходования бюджетных средств организациями сферы дорожного строительства [Текст] / Э. В. Рогатенюк // Экономика строительства и природопользования. – 2020. – №. 2 (75). – С. 80-85.
127. Руденко, Д. И. [и др.]. Совершенствование нормирования затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог [Текст] / Д. И. Руденко, Н. А. Ермошин // Неделя науки СПбПУ. – 2019. – С. 73-75.
128. Санников, А. Ю. Организационно-экономические проблемы развития аренды и лизинга строительной и дорожной техники [Текст] / А. Ю. Санников // Современные тенденции в экономике и управлении: новый взгляд. – 2014. – №. 29. – С. 156-159.
129. Саякбаева, А. А. [и др.] Теоретические аспекты инвестиционного рынка [Текст] / А. А. Саякбаева, А. К. Бобаканова. - Вестник КЭУ им. М.Рыскулбекова. Спецвыпуск. - Бишкек: КЭУ, 2016. - № 1.
130. Сбитнев, А. Е. Концептуальные проблемы определения общественной эффективности инвестиционных проектов в дорожном строительстве [Текст] / А. Е. Сбитнев // Проблемы современной экономики. - 2011. - №2. – С. 280-283.
131. Сбитнев, А. Е. Методика отбора приоритетных инвестиционных проектов дорожного строительства для бюджетного финансирования [Текст] / А.Е. Сбитнев // Нефть, газ и бизнес. – 2011. - №12. – С. 49-51.
132. Семянникова, О.Г. [и др.]. Особенности оценки эффективности инвестиционных проектов в дорожном строительстве. Северный морской путь, водные и сухопутные транспортные коридоры как основа развития Сибири и Арктики в XXI веке [Текст] / О. Г. Семянникова, И. Ю. Некрасова. – 2018. - С. 251-259.
133. Смит, А. Исследование о природе и причинах богатства народов [Текст] / А. Смит. - М.; Л., 1931. – С. 281.
134. Спринж, С. Л. Особенности формирования себестоимости и учёта затрат ремонтно-строительных работ в организациях отрасли дорожного строительства [Текст] / С. Л. Спринж // Вестник Московской международной академии. – 2023. – №. 1. – С. 140-142.
135. Спринж, С. М. Бюджетные средства и частные инвестиции в инфраструктурных проектах транспортной отрасли [Текст] / С. М. Спринж // Столыпинский вестник. – 2023. – Т. 5. - № 3.
136. Ступникова, Е. А. О путях повышения эффективности использования инвестиций в дорожном строительстве [Текст] / Е.А.Ступникова // Недвижимость: экономика, управление. – 2021. - №3-4. – С. 91-93.
137. Тайгашинова, К.Т. Интерпретация основ инвестиций [Текст] / К.Т.Тайгашинова // Статистика, учёт и аудит. - 2023. - 89(2). – С.56–62.
138. Улицкий, М. П. [и др.]. Модернизация управления объектами транспортной инфраструктуры [Текст] / М. П. Улицкий, А. Д. Хмельницкий // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). – 2012. – №. 4. – С. 31-37.
139. Усов, Д. Ю. [и др.]. Проблема финансирования строительства и обслуживания автомобильных дорог в России [Текст] / Д. Ю. Усов, В. Г. Немтин, В. А. Жемчужников // Развитие теории и практики автомобильных перевозок, транспортной логистики. – 2017. – С. 225-230.
140. Филимонова, Н. И. Организация бухгалтерского учёта в области дорожного строительства [Текст] / Н. И. Филимонова // Сметно-договорная работа в строительстве. – 2019. - №3.
141. Филько, И. В. [и др.]. Учёт материалов на дорожно-строительных предприятиях [Текст] / И. В. Филько, А. М. Степановская // Учёт, анализ и аудит: проблемы теории и практики. – 2017. – №. 18. – С. 181-185.
142. Финансовый менеджмент: учеб. пособие [Текст] / под ред. Саякбаевой А.А. - Бишкек, КНУ им. Дж. Баласагына, 2015. – 337 с.
143. Хусаинова, Э. Ю. Состояние финансового учёта в Кыргызстане в соответствии с международными стандартами [Текст] / Э. Ю. Хусаинова // Наука и инновационные технологии. – 2023. – № 1(26). – С. 322-326
144. Фридман, Дж. Анализ и оценка приносящей доход недвижимости [Текст] / Дж. Фридман, Н. Ордуэй. - М., 1995. - С. 441.
145. Царенкова, И. М. Возможности цифровой трансформации дорожного хозяйства [Текст] / И. М. Царенкова // Вестник НГИЭИ. – 2020. – №. 6 (109). – С. 57-64.
146. Шевчук, В.Я. [и др.]. Основы инвестиционной деятельности [Текст] / В.Я. Шевчук, П.С. Рогожин. - К.: Генеза, 1997. - 266 с.
147. Шербекова, А. А. [и др.]. Анализ инвестиционных рисков в строительстве [Текст] / А. А. Шербекова, С. Э. Эсенбекова // М. Рыскулбеков атындагы Кыргыз экономикалык университетинин кабарлары. – 2018. – № 2(44). – С. 152-154.
148. Шербекова, А. А. [и др.]. Проблемы финансирования дорожного строительства в контексте экономической безопасности Кыргызской Республики [Текст] / А. А. Шербекова, А. А. Чонкоева, Д. Ж. Женишбекова // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. - 2024. - №8-3 (95).
149. Шербекова, А. А. [и др.]. Экономическая эффективность инновационных решений в дорожном строительстве Кыргызской Республики [Текст] / А. А. Шербекова, Н. А. Салиев, Ж. Б. Ысыраилова // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. – 2017. – №. 3. – С. 257-262.
150. Шибаева, М. А. Процедура оптимизации структуры государственных и частных инвестиций при создании объектов дорожного хозяйства [Текст] / М. А. Шибаева // Предпринимательство. - 2009. - №1. - С. 119-121.
151. Шитиков, Д.В. Модель выбора инвестиционных проектов развития дорожного хозяйства [Текст] / Д. В. Шитиков // Современная экономика: проблемы и решения. – 2013. - №2 (38). – С. 93-101.
152. Шитиков, Д.В. Управление инвестиционными проектами в сфере дорожного строительства на основе моделирования форм государственно-частного партнёрства [Текст]: автореф. дис ... к.э.н.: 08.00.05 / Шитиков Дмитрий Викторович. - Москва, 2015. – 25 с.
153. Шпилькина, Т. А. и др. Особенности государственно-частного партнёрства при реализации автодорожных проектов [Текст] / Т.А.Шпилькина // Современные информационные технологии в образовании, науке и промышленности. – 2021. – С. 116-121.
154. Эрматов, К. Б. О проблемах организации бухгалтерского учёта в хозяйствующих субъектах строительной отрасли Кыргызстана в современных условиях их функционирования [Текст] / К. Б. Эрматов // Учёт и контроль. – 2023. – Т. 2. - № 11. – С. 2-8.
155. Эсенов, А. С. Особенности учёта расчётов с поставщиками и подрядчиками в организациях дорожного строительства [Текст] / А. С. Эсенов // Инноватика и цифровизация в учётно-контрольных и аналитических процессах экономических субъектов / Сборник научных статей. – Брянск: РИСО БГУ, 2021. – 301 с. – 2021. – С. 50.
156. Юдин, С. В. К оценке эффективности инвестиционных проектов транспортного строительства [Текст] / С. В. Юдин // π-Economy. - 2014. - №6 (209). – С. 171-178.
157. AICPA. Improving Business Reporting - a Customer Focus: Meeting the Information Needs of Investors and Creditors. Comprehensive Report. 1994. Pp. 1-140.
158. Beattie V., Goodacre A., Thomson S. J. International lease-accounting reform and economic consequences: The views of U.K. users and preparers, International Journal of Accounting. 2006. №41(1). Pp. 75-103.
159. Cornaggia K.R., Franzen L., Simin T.T. Manipulating the Balance Sheet? Implications of Off-Balance-Sheet Lease Financing, SSRN Electronic Journal, (July). 2011
160. Cumming Chetty Carley, Galt Harold. Implementation Impact of IFRS 16: Leases on JSE Listed Technology and Telecommunication Companies: Using a Constructive Capitalization Model. 2021
161. Duke J.C., Hsieh S.J., Su Y. Operating and synthetic leases: Exploiting financial benefits in the post-Enron era, Advances in Accounting. 2009. №25(1). Pp. 28-39.
162. El-Qawaqneh Shahir, Ghazalat Anas. The New Lease Accounting Standard IFRS 16: The Perceptions of Jordan Financial Managers, External Auditors and External Financial Analysts. 2019. - №11. - Рp.17-24.
163. Harrison W.T., Horngren C.T. Financial accounting. ― Pearson Education, 2008
164. Morales-Díaz Jose, Zamora-Ramírez Constancio. IFRS 16 (leases) implementation: Impact of entities' decisions on financial statements. Aestimatio, The ieb international journal of finance. 2018. №17. Pp. 60-97.
165. Myrzaibraimova I.R., Khamzaeva A.M., Mamashov K.A. Problems and Prospects of Economic Digitalization in Kyrgyzstan (article) Digital Economy: Complexity and Variety vs. Rationality р.876-882 2019 year. ISSN 2367-3370 ISSN 2367-3389 (electronic) Lecture Notes in Networks and Systems company Springer Nature Switzerland
166. Myrzaibraimova I.R., Kulueva Ch.R., Alimova G. B. / The Role of Scientific and Educational Platform in Formation of the Innovative Economy of Kyrgyzstan: Foreign Experience, Realities, and Prospects (article) / The 21st Century from the Positions of Modern Science: Intellectual, Digital and Innovative Aspects, p. 484-495. 2019 year. Lecture Notes in Networks and Systemscompany Springer Nature Switzerland.
167. Reither C.L. What are the best and the worst accounting standards?, Accounting Horizons. - 1998. - №12(3). - pp. 283-292.
168. Sacarin Marian. IFRS 16 «Leases» consequences on the financial statements and financial indicators. Audit Financiar. - 2017. - №15. - P. 114.
169. Segal Milton, Naik Genevieve. The expected impact of the implementation of International Financial Reporting Standard (IFRS) 16 – Leases. Journal of Economic and Financial Sciences. - 2019. - №12.

**Интернет-источники:**

1. www.bts.kg
2. www.gov.kg
3. www.minfin.kg
4. www.mineconom.kg
5. www.kse.kg
6. www.fsa.kg
7. http://oshinvest.kg
8. <https://invest.gov.kg>.
9. https://e-cis.info/news/566/106541/.