

ОШСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

На правах рукописи

УДК: 65.011.56:336.143.2(575.1/.2)

Мырзаibraимова 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 учета и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве

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

1.2. Концепция организации и теоретические подходы учетно-аудиторской системы в управлении инвестициями и арендой в дорожном строительстве26

1.3. Нормативное правовое регулирование учета и аудита инвестиций и аренды47

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

2.1. Современные методологические подходы к оценке инвестиций и их учетное отражение.....56

2.2. Методологические аспекты организации бухгалтерского учета аренды в дорожном строительстве в соответствии с МСФО.....74

2.3. Методологические особенности аудита инвестиционных и арендных **отношений** в контексте МСА.....87

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

3.1. Анализ и оценка развития дорожного строительства Кыргызской Республики.....	103
3.2. Современная практика организации учета и контроля инвестиций и аренды в дорожном строительстве.....	139
3.3. Особенности учета затрат, калькуляция и расчет себестоимости строительства объектов в организациях дорожного строительства.....	173

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

4.1. Учетная политика инвестиционной деятельности и арендных отношений в дорожном строительстве.....	188
4.2. Формирование депозитария финансовой отчетности как инструмента повышения инвестиционной привлекательности организаций отрасли.....	216
4.3. Направления совершенствования аудита инвестиций и аренды в организациях дорожного строительства.....	235

Заключение.....251

Практические рекомендации.....253

Список использованных источников.....256

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ

А	Активы
АБР	Азиатский банк развития
ВБ	Всемирный Банк
ВР	Внутрихозяйственные риски
ГЧП	Государственное частное портнерство
ДО	Долгосрочные обязательства
ДФО	Депозитарий финансовой отчетности
ЕАЭС	Евразийский экономический союз
ЗК	Заемный капитал
ИИ	Иностранные инвестиции
КМСФО	Комитет по международным стандартам финансовой отчетности
КО	Краткосрочные обязательства
КОР	Контракт, ориентированный на результат
КР	Кыргызская Республика
МСА	Международные стандарты аудита
МСБУ	Международные стандарты бухгалтерского учета
МСФО	Международные стандарты финансовой отчетности
НДС	Налог на добавленную стоимость
НБКР	Национальный банк Кыргызской Республики
ОА	Оборотные активы
П	Пассивы
ПИ	Прямые инвестиции
РСС	Рентабельность собственных средств
СК	Собственный капитал
ТМЗ	Товарно-материальные запасы
FRSB	Совет по стандартам финансовой отчетности
ССА	Метод учета по текущей стоимости
GAAS	Общепринятые стандарты аудита
GAAP	Общепринятые принципы бухгалтерского учета (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 Кыргызстане имеет прямую зависимость от транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и их развитости является артерией роста экономики.

Национальная дорожная сеть является одним из крупнейших активов нашей страны. Ее значимость сложно оценить, учитывая весь объем социальных и экономических выгод, которые она обеспечивает. В последние годы в дорожные сети страны вкладываются крупные инвестиции, требующие высокой степени обеспечения строгого учета 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 отчетности, налаженной и грамотной постановки учета, отчетности и внутреннего контроля и аудита на основе современных международных стандартов.

Бухгалтерский учет и аудит в Кыргызской Республике в своей эволюции претерпел кардинальные преобразования с связи переходом на международные стандарты, изменения нормативно-правовой базы, плана счетов, учетной политики, форм отчетности, налогообложения и т.д.

В дорожно-строительной отрасли учетная 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 учета не дает 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 учета 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 учета 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.

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 учета 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 учета и финансовой отчетности в реальном секторе экономики КР в соответствии с требованиями МСФО", Постановление Правительства КР №231 от 7 ноября 2010 года "О вопросах ведения бухгалтерского учета и финансовой отчетности субъектами предпринимательства", а также с научной темой кафедры бухгалтерского учета и экономического анализа института экономики, бизнеса и менеджмента ОшГУ "Усиление конкурентоспособности народного хозяйства КР путем совершенствования концептуальных принципов международного стандарта бухгалтерского учета, аудита и экономического анализа".

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

- исследовать теорию и методологию учета и аудита инвестиции и аренды с целью обеспечения их эффективного использования как ресурсных объектов и учетных категорий;
- обобщить современные методологические и методические подходы и передовой зарубежный опыт оценки и учета инвестиций и аренды в соответствии с МСФО;
- определить методологические особенности проведения аудита инвестиционных и арендных операций в предприятиях дорожного строительства в соответствии с МСА;

- дать оценку современного состояния организации учета, анализа и аудита инвестиций и аренды в предприятиях дорожного строительства и их нормативно-правового обеспечения;

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

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

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

- обосновать необходимость создания депозитария финансовой отчетности предприятий отрасли дорожного строительства с целью повышения прозрачности учета и повышения их инвестиционной привлекательности.

Научная новизна полученных результатов заключается в разработке целостной концепции развития учета 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 учетно-экономической категории;

- обоснованы и обобщены современные подходы к оценке и учету инвестиций и аренды в соответствии с МСФО, проведена сравнительная оценка зарубежного и передового опыта с определением возможностей их адаптации и применения в практике дорожно-транспортных предприятий Кыргызстана;

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

- дана оценка современного состояния и перспектив развития организации учета, анализа и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызстана;

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

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

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

- обоснована необходимость создания депозитария финансовой отчетности предприятий 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 учета и аудита инвестиций и аренды, составляющих методологическую основу их общей концепции организации учета операций с инвестициями и арендой и методического обеспечения ее аудита.

Практическая значимость исследования заключается в том, что разработанная авторская концепция развития учета 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.

Экономическая значимость полученных результатов заключается в их способности содействовать устойчивому экономическому развитию, совершенствованию учета и отчетности в отрасли, улучшении инвестиционного климата и обеспечении устойчивого развития национальной экономики. Внедрение депозитария финансовой отчетности, 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 учетной информации.

Основные положения диссертации, выносимые на защиту:

1) предложенная автором на основе изучения и систематизации взглядов ученых-экономистов трактовки понятий инвестиции и аренды как объекты учетно-экономических категорий;

2) обобщенные методологические подходы к оценке и учету 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 учета и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве, заключающиеся во введении аналитического учета незавершенного строительства, учетных процедур транспортных, гидрометеорологических работ, капитальных вложений в инфраструктуру, затрат на долгосрочную аренду и т.д.;

4) оценка современного состояния и организационных аспектов учета и аудита в дорожном строительстве, обоснованная необходимостью в создания депозитария финансовой отчетности предприятий как информационной базы для потенциальных инвесторов;

5) выявленные и систематизированные проблемы организации учета и аудита инвестиций и аренды в предприятиях отрасли, рекомендованные меры по их решению;

6) рекомендации по совершенствованию учетной политики инвестиций и аренды, а также учетных 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 отчетности организаций дорожного строительства.

Личный вклад соискателя. Автором глубоко проанализированы и оценены теоретические, методологические и практические аспекты применения МСФО и МСА в контексте учета и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве. Разработанные методологические и практические выводы исследования как личный вклад соискателя были внедрены в учетных программах Ошского государственного университета, а рекомендации направлены на повышение качества финансовой отчетности, 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: Исык-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 учета, 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 внедрены в работу дорожно-строительных организаций и организаций, занимающихся сдачей в аренду основных средств, а также высших учебных заведений Кыргызской Республики, что подтверждено актами внедрения.

Полнота отражения результатов диссертации в публикациях. Основные положения, выводы, предложения, рекомендации и результаты исследования нашли отражение в 30 научных трудах автора общим объемом 13,5 п.л., в том числе 2 статьи - в журналах, индексируемых в базе SCOPUS.

Структура и объем диссертации. Диссертационная работа состоит из введения, основной части из четырех глав, заключения, практических рекомендаций и списка использованной литературы из 190 наименований. Общий объем работы составляет 270 страниц, фактографическая информация отражена в 33 таблицах и 11 рисунках.

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

1.1. Инвестиции и аренда как объекты учетно-экономических и аудиторских категорий

Необходимость в дополнительных ресурсах в обеспечении финансовой нестабильности для модернизации и расширения воспроизводства в процессе инвестирования и кредитования вынуждает 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 учетно-аналитического и аудиторского обеспечения. Правильное понимание сущности, внутреннего содержания и специфических особенностей инвестиций и аренды во многом определяет методику ведения их бухгалтерского учета и отчетности, что имеет решающее значение для формализованного описания, документирования и учета 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 учетных 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 [146, С. 281].

В трактовке инвестиций продвинулся дальше Дж. Б. Кларк, который выделил их источники [67, 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 [89].

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» [66, 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 [156].

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 [87, С. 388], Э. Дж. Долан, Д. Е. Линдсей [49, С. 440], рассматривают инвестиции как процесс увеличения производительных ресурсов общества, как затраты на производство и накопление средств производства, увеличение объема функционирующего в экономической системе капитала. Более широкое определение инвестиций – это

осуществление определенных экономических проектов в настоящем с расчетом получить доходы в будущем.

Д. Норткотт под капитальными инвестициями понимает принятие решений о долгосрочном рискованном вложении средств в активы организации [124, С. 12].

И.А. Бланк рассматривает инвестиции как вложение капитала с целью его последующего увеличения [29, С. 10]. Развивает данную трактовку М.Бромвич, считавший инвестиционным решением отказ от текущего потребления, надеясь на увеличение потребления в будущем [34, 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 [85, С. 224].

Российские ученые 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 [169, 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 путем получения иных выгод» [62, С. 161].

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 путем вложения средств, а с другой - как сумму собственного капитала и долгосрочных обязательств компании [52, С. 34]. Отметим, что определение Д. Ендовицкого было одной из первых попыток раскрытия сущности инвестиций как учетно-аналитической категории.

По результатам анализа мнений вышеизложенных и других ученых 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 дает 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» [126, С. 11].

Профессор Шербекова А.А. рассматривает инвестиции с позиции определения инвестиционных рисков, считая, что «внедрение инвестиций в любой сфере деятельности является затратным процессом с прогнозируемым, но не обязательным положительным эффектом, поэтому для оценки эффективности инвестиционной деятельности предприятия необходимо точное определение степени влияния на него того или иного инвестиционного риска [170, 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 расчет затрат и результатов реализации капиталовложений, оценка их сравнительной эффективности настоятельно необходимы» [79, С. 70].

По результатам анализа различных толкований, «инвестиции» можно 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;
- 3) процесс инвестирования сопровождается определенными рисками и неопределенностями;
- 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 определенных 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 учета считаем наиболее интересным третий подход, отражающий взаимосвязь двух сторон процесса инвестирования: использование ресурсов и получение результата (прирост капитала), причем результат должен быть достаточным для возврата субъекту инвестирования произведенных затрат и обеспечить прирост капитала, получения других благ или выгод. Данная взаимосвязь отражена схематически на рисунке 1.1.

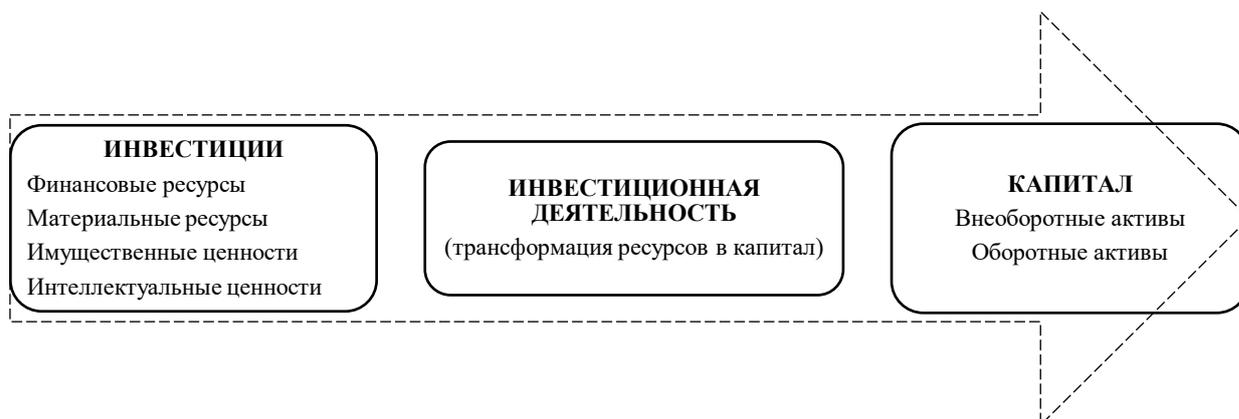


Рисунок 1.1. Инвестиционная деятельность как процесс трансформации ресурсов

Источник: составлено автором

Таким образом, инвестиции и результаты их трансформации относятся к основным объектам бухгалтерского учета, 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 учета инвестиций является учет стоимости инвестированного капитала.

Учет 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 [31].

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

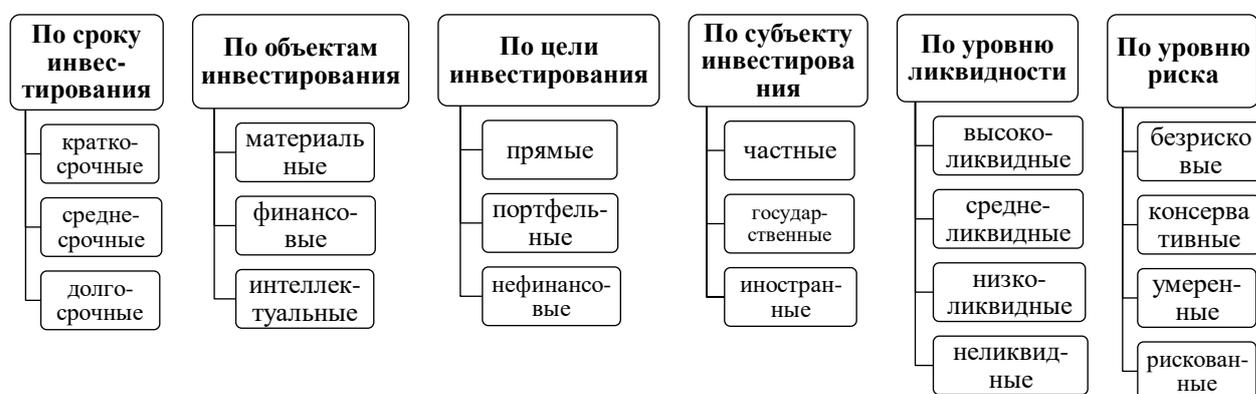


Рисунок 1.2. Классификация инвестиционных активов

Источник: обобщено автором.

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. Как правило, 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.

В современных условиях возрастает роль аренды и ее учета 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 отчетности.

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

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» [89].

Отметим, что К. Маркс не рассматривал аренду как современное бухгалтерское понятие, но подчеркивает ее роль в капиталистическом накоплении. Современные стандарты учета требуют учета 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 ученые 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 [38].

Талье И. К., Абашина А. М., Бражникова Л. Н., Леонтьева Е. В. понятие аренды предлагают понимать как один из видов предпринимательской деятельности [20]. 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» [43].

Аренда - это договор, по которому одна сторона, называемая арендодателем, передает 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 промышленных объектов. Аренда - эффективное использование ресурсов, позволяет компаниям и организациям использовать

необходимое оборудование, транспортные средства, помещения и другие ресурсы без необходимости покупки их в собственность. Это дает 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 объем 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 заключен 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: составлено автором

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 XV 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 Кыргызстане в связи со развитием рыночных отношений, это IV, современный этап в развитии арендных отношений в Кыргызстане.

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 Кыргызской Республики

отсутствует унифицированный подход к определению его сущности и содержания.

Сопоставление аренды с другими видами имущественных отношений позволило установить, что аренда как объект учета характеризуется совокупностью хозяйственных операций, т.е. процессом, который начинается с момента предоставления (принятия) имущества, продолжается в течение срока использования, заканчивается возвращением или выкупом арендованного объекта и сопровождается периодическими расчетами все это время.

Исходя из вышеизложенного, предлагаем определение аренды как объекта бухгалтерского учета: 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 расчету 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 освобождает арендатора от необходимости заботиться о регулярном обслуживании и ремонте оборудования.

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

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

В процессе исследования методологии и организации учета инвестиций в целом, и в дорожном строительстве, в частности, нами были изучены научные труды таких зарубежных ученых, как К. Друри, Дж. Фостер, Ч.Хорнгрен, А. Шермет, В.К. Радостовец, С.С. Сатубалдин, К.Т.Тайгашинова, К.Ш. Дюсембаев, М.С. Ержанов, С.Д. Тажибаев, М.М.Тулаходжаева, Е.Г. Попкова и др.

Исследованием отдельных проблем развития учета и аудита инвестиции, повышения ее эффективности занимались М.Исраилов, А.А. Саякбаева, А.А. Шербекова, Б.А. Токсобаева, Д.К. Омуралиева, А.А.Арзыбаев, А.Б. Ботобеков, Т.Дж. Суранаев, Э.У. Кулова, Ч.Р. Кулуева, А.А. Осмонова, Е.В. Зенина и др.

Одним из первых проблемы учета инвестиционной деятельности компаний были исследованы К. Друри, который по результатам обзора 300 крупных английских обрабатывающих компаний пришел к выводу о том, что метод расчета периода окупаемости и метод внутреннего коэффициента окупаемости остаются наиболее часто применяемыми на практике учета 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 приведенной стоимости и внутреннего коэффициента самоокупаемости капиталовложений [50].

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.

Развивающиеся страны, и в их числе Кыргызстан, сталкиваются с уникальными трудностями при внедрении 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 отчетности.

Петров А. М. считает, что «Международные стандарты финансовой отчетности требуют от компаний подробного раскрытия информации об инвестициях, включая методы оценки и учеты изменений в рыночной стоимости активов» [129]. По нашему мнению, данное утверждение подчеркивает 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 учетных процедурах. Подробное раскрытие помогает пользователям финансовой отчетности (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 отчетности. 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 учета специфических особенностей каждой страны. Это включает в себя как особенности правового регулирования, так и экономические условия, что усложняет задачу обеспечения единства и точности финансовой отчетности», утверждает Буркин Н. В. Внедрение МСФО в сфере аудита инвестиционной деятельности и аренды действительно представляет собой сложную задачу, особенно в контексте различий между странами. Это мнение подчеркивает 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 отчетности.

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 учета специфических особенностей правового и экономического контекста каждой страны. Это усложняет задачу обеспечения единства и точности финансовой отчетности, требуя от организаций гибкости и способности адаптировать международные стандарты к местным условиям.

Относительно аудита инвестиционных активов в соответствии с международными стандартами Васильев Е. С. подчеркивает важность комплексного подхода к аудиту инвестиционных активов, отмечая, что аудит требует от аудиторов не только глубокого понимания бухгалтерского учета, 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 учета, 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 отчетности.

По мнению В.А. Иванова, «учет 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 отчетности» [55]. Он подчеркивает важность высокой квалификации бухгалтеров и аудиторов для точного учета инвестиционных активов и аренды в соответствии с международными стандартами (МСФО). Постоянное обновление знаний необходимо для обеспечения достоверности финансовой отчетности, поскольку учет и раскрытие информации по этим вопросам имеют множество нюансов.

Васильева Т. А. считает, что МСФО устанавливают жесткие требования к раскрытию информации по аренде и инвестиционным активам, что требует от специалистов по бухгалтерскому учету и аудиту высокой квалификации и постоянного обновления знаний о международных стандартах. Данная позиция подчеркивает важность соблюдения требований МСФО в области аренды и инвестиционных активов. Эти стандарты требуют детального раскрытия информации, что ставит высокие требования к

специалистам по бухгалтерскому учету 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 учета и аудита» отмечает В. Петрова. Мы согласимся с ее мнением о том, что применение МСФО к инвестиционным активам требует тщательного раскрытия информации о методах оценки и рисках. Это усложняет учет и аудит, так как необходимо учитывать дополнительные детали и потенциальные риски, связанные с инвестициями.

Профессор Ковалев В. В. утверждает что, в российском учете «согласно МСФО, аренда должна отражаться в финансовой отчетности таким образом, чтобы обеспечить полное понимание пользователями информации о влиянии аренды на финансовое положение и результаты деятельности компании. Это требует значительных изменений в практике учета аренды по сравнению с традиционными российскими стандартами».

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

Развивает данную мысль М. Кузнецова, считая, что применение МСФО в области аренды приводит к значительным изменениям в учетной практике, особенно в отношении методов оценки и учета арендных платежей. Это требует от организаций пересмотра существующих подходов и внедрения новых процедур для соблюдения стандартов. Внедрение МСФО в области

аренды существенно изменяет учетные методы, особенно в части оценки и учета арендных платежей. Это требует от организаций пересмотра старых подходов и внедрения новых процедур, чтобы соответствовать актуальным стандартам, то есть корректировку содержания учетной политики.

Интересно суждение Морозовой С. Н.: «в условиях применения МСФО, аудитор должен учитывать влияние инвестиций и аренды на финансовое положение компании, что требует тщательного анализа и проверки всех аспектов этих операций». В условиях применения Международных стандартов финансовой отчетности 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 отчетности.

Учет 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.

Такого же мнения Е. Гончарова: «МСФО предъявляют особые требования к учету и аудиту аренды, включая необходимость учета всех арендных соглашений в балансе, что требует от аудиторов глубокого понимания условий аренды и эффективных методик проверки». Гончарова Е. акцентирует внимание на том, что МСФО требуют учета 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 отчетности.

С точки зрения Куанышева Н. А. «Аудит аренды и инвестиционных активов по МСФО требует глубокого понимания специфики аренды и

инвестиционных сделок, а также способности применять международные стандарты в контексте учетной практики». Мнение удачно подчеркивает, что 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 учетной практики. Это акцентирует внимание на важности сочетания теоретических знаний и практических навыков, что является ключевым для обеспечения точности и соответствия финансовой отчетности.

Лебедева М. В. подчеркивает, что внедрение МСФО в учет аренды и инвестиционных активов требует от аудиторов не только глубокого понимания новых требований, но и умения эффективно применять их на практике. Это подтверждает необходимость сочетания теоретических знаний с практическими навыками для обеспечения соответствия финансовой отчетности. Такой подход способствует повышению качества и надежности финансовых данных, что является ключевым для соблюдения международных стандартов и обеспечения прозрачности отчетности.

Мусина Г. Б. справедливо акцентирует внимание на важности пересмотра существующих стандартов и практик при внедрении МСФО в учет и аудит аренды и инвестиций. Бухгалтеры и аудиторы должны постоянно обучаться и адаптироваться к международным требованиям, что является необходимым условием для обеспечения актуальности и точности финансовой отчетности. Такой подход способствует улучшению качества финансовых данных и соответствию международным стандартам.

В отрасли дорожного строительства применение МСФО для учета и аудита требует учета специфических особенностей, таких как амортизация оборудования и учет аренды дорожной инфраструктуры, считает профессор Колесникова И. В., она отмечает важность учета влияния этих факторов на финансовую отчетность и результаты аудита. Мы согласны с данным взглядом, что в дорожной отрасли применение МСФО требует особого внимания к специфическим аспектам, таким как амортизация транспортных

средств и учет аренды инфраструктуры. Эти факторы могут значительно повлиять на финансовую отчетность и результаты аудита, поэтому важно учитывать их при применении международных стандартов.

С внедрением МСФО в практику бухгалтерского учета и аудита в Кыргызстане произошли значительные изменения в подходах к учету, отчетности и контролю за финансовыми операциями. Так, Мусабекова А. Т. отмечает: «адаптация МСФО для учета аренды в Кыргызстане требует от организаций пересмотра своих учетных практик и процедур для соответствия международным требованиям, что может потребовать значительных изменений в существующей учетной 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 учетных стандартов и процедур, так и повышение уровня квалификации специалистов. Это необходимо для обеспечения точности и соответствия финансовой отчетности международным требованиям, что в свою очередь способствует улучшению прозрачности и надежности финансовых данных и повышению доверия к финансовой отчетности со стороны инвесторов, кредиторов и других заинтересованных сторон.

Вместе с тем, переход к МСФО полностью не обеспечивает необходимые методики учета инвестиции и аренды современных компаний. Рыскулова И. Б. пишет: «интеграция Международных стандартов финансовой отчетности в учет инвестиционных активов в Кыргызстане сталкивается с трудностями, связанными с необходимостью пересмотра существующих методик оценки и учета, чтобы обеспечить полное соответствие международным стандартам».

Введение учета инвестиции и аренды в современных компаниях имеет правовые особенности. По мнению Токтогуловой Ж. А. «МСФО предъявляют высокие требования к учету аренды, что в условиях

Кыргызстана требует от бухгалтеров и аудиторов не только глубоких знаний международных стандартов, но и способности адаптировать их к специфическим условиям национального рынка». Мы полагаем, что в нашей учетной практике особые требования к учету 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 учета аренды.

На базе завершенных учетных процедур инвестиционных активов и аренды проводятся аудит. По мнению Джумабаева К. Ж. «аудит инвестиционных активов по МСФО в Кыргызстане требует от аудиторов глубокого понимания международных стандартов и умения применять их в условиях местных реалий, что представляет собой значительный вызов для существующей практики».

Аудиторские услуги в КР требуют глубокого понимания МСФО и МСА. Так как, по нашему мнению рынок аудиторских услуг по Югу значительно слабее по предъявленным компетенциям и по возрастному ограничению варьируется от 50 лет до 72 года. В связи с этим нельзя не согласиться с мнением Султановой Г. Р.: «внедрение МСФО в практику учета и аудита в Кыргызстане связано с необходимостью пересмотра существующих учетных стандартов и процедур, а также с повышением квалификации специалистов для обеспечения соответствия международным требованиям». Мы пришли к следующим выводам:

- для успешного внедрения МСФО бухгалтеров должны дополнительно обучать на курсах по программе СІРА;

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

По поводу применения МСФО в части инвестиционных активов профессор Кожамбердиева А. Т. считает, что оно требует от организаций адаптации учетной политики и практических методов для обеспечения прозрачности и достоверности финансовой отчетности». Эффективная адаптация требует от организаций внимательного подхода к пересмотру своей учетной политики и практики организации учета. Такой процесс может быть сложным и ресурсоемким, но критически важен для повышения доверия к финансовым данным и соответствия международным требованиям.

По вопросу аудита инвестиционных активов в условиях МСФО Кожамбердиева А. Т. отмечает: «Аудит инвестиционных активов требует комплексного подхода к анализу методов оценки и признания, что особенно важно для обеспечения достоверности финансовой отчетности в условиях казахстанского рынка». Мы придерживаемся также мнения о том, что аудит инвестиционных активов в рамках МСФО требует комплексного анализа методов оценки и признания. Здесь необходимо акцентировать внимание на необходимости адаптации международных стандартов к специфике местного контекста. Это подчеркивает важность тщательной проработки всех аспектов для обеспечения достоверности финансовой отчетности и соответствия требованиям как международных, так и национальных стандартов.

Исследуя вопросы аудита учета аренды по МСФО Рыскулова А. К. отмечает 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 отчетности.

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 подотчетности 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 приведет к развитию высококачественной инфраструктуры, приносящей пользу как экономике, так и обществу. 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 несут 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, учета 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 учет 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 учет 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 расчет 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 предоставляют как базовое руководство по учету инвестиций в различные виды активов, включая инвестиции в дорожное строительство. При учете 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 отчетности.

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 учетной 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 отчетности 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 учет должен соответствовать требованиям стандартов МСФО, касающимся финансовых инструментов.

Учет инвестиций в дорожном строительстве по МСФО требует соблюдения определенных правил и принципов для обеспечения прозрачности отчетности 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. Учетная модель по использованию ЦДС начинается с использованием инжиниринговых 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. Учет ЦДС инжиниринговых услуг в дорожном строительстве

Источник: составлено автором

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 строителейств 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 способствует развитию экономики, повышению уровня сервиса и улучшению качества жизни граждан. После определения учетной 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 учета использования цепочки добавленной стоимости для дорожной отрасли (рисунок 1.5).



Рисунок 1.5. Учет ЦДС в дорожном строительстве

Источник: составлено автором

В этом учетном 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, очистке, 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.

Эти процессы выглядят следующим образом (рисунок 1.6):



Рисунок 1.6. Модель учета цифровизации дорожных систем в дорожном строительстве

Источник: составлено автором

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 дает инвестором более привлекательные условия работы в дорожном строительстве.

1.3. Нормативное правовое регулирование учета 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 отчетности.

За последние годы в Кыргызстане проведена большая работа по реформированию системы бухгалтерского учета в соответствии с современными вызовами и международными стандартами финансовой отчетности. Реформу бухгалтерского учета 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 учета и аудита.

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

- 1) Налоговый кодекс КР, принятый Жогорку Кенешем КР от 18 января 2022 года;
- 2) Закон КР «О бухгалтерском учете» № 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 отчетности» № 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 учета и отчетности, в целях ускорения и повышения эффективности реформы учетной системы 3 апреля 2000 года Президентом КР был подписан Указ «О мерах по реформированию бухгалтерской и финансовой отчетности в Кыргызской Республике». Постановлением Правительства КР от 28 сентября 2001 года № 593 «О международных стандартах финансовой отчетности в Кыргызской Республике» в качестве стандартов финансовой отчетности в были утверждены Международные стандарты финансовой отчетности (МСФО). Была создана Национальная комиссия по стандартам финансовой отчетности при Президенте КР, которая являлась единственным постоянно действующим органом, на которого была возложена задача проведения единой государственной политики в области бухгалтерского учета и аудита. Цель комиссии заключалась в формировании единой в стране системы бухгалтерского учета и аудита, соответствующей международным стандартам финансовой отчетности и аудита.

Для улучшения законодательной базы в области бухгалтерского учета, аудиторской деятельности, усовершенствования корпоративной финансовой отчетности 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 учете» и Закона КР «Об аудиторской деятельности» в 2022 году были приняты Постановления Кабинета Министров КР: «Об утверждении Порядка создания, управления Публичным депозитарием финансовой отчетности» 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.

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 стандарту финансовой отчетности.

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

- единообразие ведения учета 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 учетно-отчетной информации.

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

Уполномоченным государственным органом, на которого возложено общее методологическое руководство бухгалтерским учетом в стране является Государственная служба регулирования и надзора за финансовым рынком Кыргызской Республики. Хозяйствующие субъекты самостоятельно формируют свою учетную политику в соответствии с законодательством Кыргызской Республики о бухгалтерском учете исходя из специфики своей отрасли, структуры и других особенностей деятельности.

Систему нормативного регулирования бухгалтерского учета 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 учета всеми организациями. Документы этого уровня определяют единые правовые требования и методологические нормы по постановке учета, правила и принципы ведения учета. Это законы КР и Кодексы; Указы Президента КР, Постановления Правительства КР по вопросам бухгалтерского учета. Отметим, что нормы, содержащиеся в других законах, касающиеся вопросов бухгалтерского учета и отчетности, должны соответствовать Закону КР «О бухгалтерском учете».

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

Отдельные нормы бухгалтерского учета 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 отчетности, 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 учета и составление отчетности через расчета налогов [2].

Некоторые аспекты организации бухгалтерского учета, 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 учета второго уровня относят стандарты. В соответствии с Законом КР «О бухгалтерском учете» единую методологическую основу ведения бухгалтерского учета и составления финансовой отчетности на территории КР для хозяйствующих субъектов, независимо от формы собственности, являются Международные стандарты финансовой отчетности [7].

Третий уровень системы нормативного регулирования бухгалтерского учета 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 учета. В этих документах содержатся конкретные указания и разъяснения к положениям бухгалтерского учета, заложенным в документах первого и второго уровней. Здесь особо следует отметить план счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности организаций и инструкции по его применению, которые составляют основу построения бухгалтерского учета в организациях.

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

Нормативное обеспечение бухгалтерского учета вне зависимости от уровня должна способствовать сохранению стабильности и развитию системы учета и отчетности организаций. Его задача должна сводиться к формированию условий для последовательного, рационального и эффективного выполнения учетной системой своих функций.

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

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

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

Внедрение МСФО требует подготовки высококвалифицированных бухгалтеров, понимающих концепции и правила МСФО, обладающих современными навыками ведения бухгалтерского учета и подготовки

финансовой отчетности. 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.

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

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

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

При внедрении МСФО учетная 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 учета и отчетности в разрезе отраслей национальной экономики;

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

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

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

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

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 отчетности. Как отмечено выше, заметны улучшения в законодательстве о бухгалтерском учете и аудите, имеются сдвиги в внедрении МСФО и МСА. Вместе с тем, имеют место расхождения между законодательством в сфере бухгалтерского учета и аудита и их реализацией. В частности, Закон КР «О бухгалтерском учете» требует составления финансовой отчетности 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 объеме в четыре формы 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 отчетности.

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 отчетности по результатам аудита.

Следует признать, что сложившаяся на сегодня система бухгалтерского учета и отчетности 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 учета и отчетности (финансовые аналитики, инвесторы, акционеры, государственные органы) должны освоить навыки работы с отчетностью, уметь ее читать и интерпретировать, научиться работать с информацией, полученной из финансовой отчетности, составленной по международным стандартам.

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

ГЛАВА 2. МЕТОДОЛОГИЯ И ПРАКТИКА ОРГАНИЗАЦИИ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ УЧЕТА И АУДИТА ИНВЕСТИЦИЙ И АРЕНДЫ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

2.1. Современные методологические подходы к оценке инвестиций и их учетное отражение

Объектом исследования явились предприятия дорожно-транспортной отрасли Кыргызской Республики.

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

Методы и материалы исследования: были использованы 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 учете по разным оценкам. Теория и практика инвестиционных расчетов 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 отчетности организации. Далее начались внедряться динамические методы оценки с применением дооценки, дисконтирования, учитывающие влияние фактора времени, инфляции и др.

В практике организаций дорожной отрасли КР оценка инвестиций осуществляется в основном традиционными методами на базе 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 наиболее реальной цены и объективных источников информации. Для стран с переходной экономикой, в числе которых и Кыргызстан, стали неприемлемыми методы и модели оценки, которые разработаны и успешно применяются странами 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.

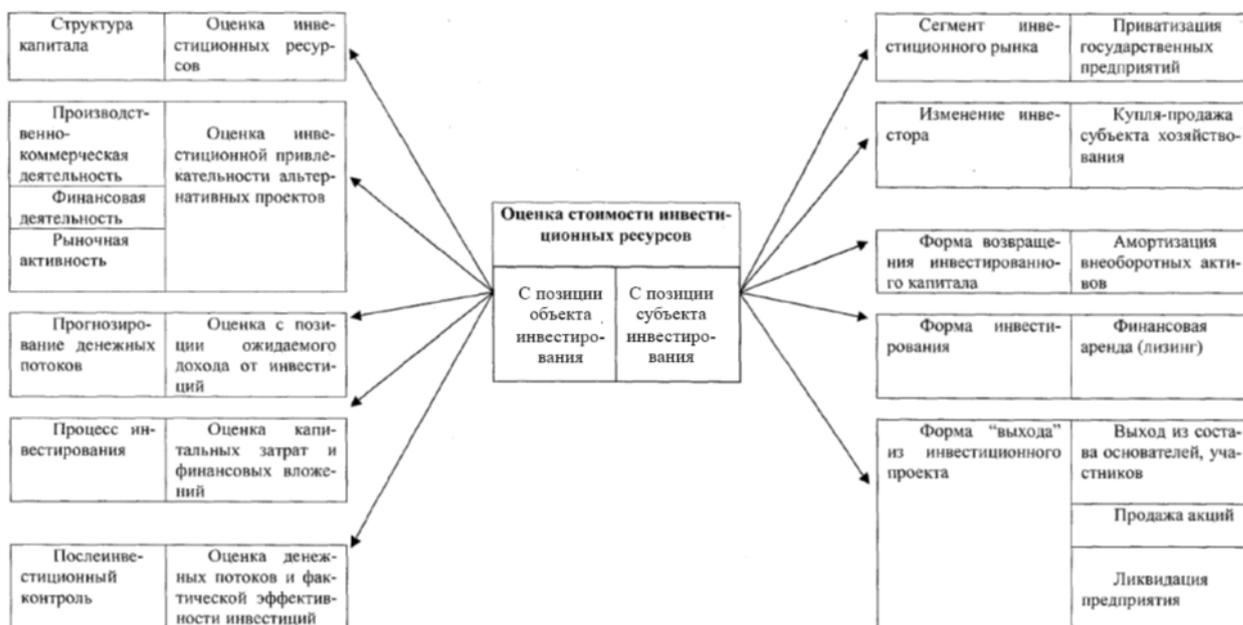


Рисунок 2.1. Методы оценки, применяемые в инвестиционном процессе

Источник: составлено автором

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, который также требует детальной оценки активов при передаче в финансовую аренду, начислении лизинговых платежей 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 показателям операционной и финансовой деятельности, финансового состояния и рыночной активности организации дорожного строительства. Для прогнозирования показателей эффективности инвестиционных проектов в дорожном строительстве исследуются критерии окупаемости и доходности вложений с использованием дисконтирования денежных потоков. В ходе инвестиционного цикла, точнее в его центральной фазе методы оценки капитальных вложений используются для расчета проектной (сметной) и первоначальной (инвентарной) стоимости объектов, фактических объемов инвестиций. В стадии завершения или постинвестиционного контроля осуществляется оценка фактической эффективности инвестиций.

В теории и практике известны различные методы и способы оценки инвестиций и имущества, которые условно делятся на консервативные и динамические. К консервативным относятся методы оценки, основанные на исторической себестоимости, нормативных затратах, первоначальной и остаточной стоимости объекта инвестиций. Указанные методы основаны на учетной информации и, следовательно, являются более точными на момент оценки. Однако эти методы имеют ряд недостатков, а именно: в них учитываются факторы времени, конъюнктуры рынка, инфляции.

В группу динамических методов входят оценка по текущей, чистой, справедливой и дисконтированной стоимости, а также экспертные оценки. Отличительными особенностями вышеуказанных методов является динамичность, эластичность, оценка стоимости объекта инвестирования в рыночной среде, с применением рыночных принципов формирования цены. То есть оценка не привязывается к прошлым затратам, а опирается больше на потенциальные доходы.

В таблице 2.1 приведены отраженные 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 себестоимость (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 реализации (net realizable value)	По цене реализации за минусом расходов на реализацию
7.	Экспертная оценка (appraisal value)	По расчетной 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 ожидается 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 ожидает 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: обобщено автором.

С точки зрения бухгалтерского учета 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 области бухгалтерского учета приоритет в учете и отчетности должен быть отдан оценке активов по 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 учетную 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 создает 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 учетной практике Кыргызстана пока еще не определены критерии справедливой стоимости, что обуславливает наличие расхождений в оценке стоимости новых объектов.

Альтернативный подход к учету основных средств предлагается МСФО 16, предусматривающий оценку по переоцененной стоимости. В зависимости от характера влияния инвестора на субъект вложения оценка может осуществляться на основе принципа низкой оценки: себестоимости, рыночной стоимости, доле участия в капитале.

На выбор методов оценки инвестиций может влиять и предназначение объекта инвестирования - перепродажа, использование с целью получения доходов и т.д. Если инвестиция делается для дальнейшей продажи, то она может быть оценена или по справедливой стоимости, или по себестоимости с точки зрения уменьшения полезности. В случаях, когда инвестиции не предназначены для перепродажи, помимо указанных выше методов применяются также методы оценки по амортизированной себестоимости и участия в капитале. Выбор методов оценки может зависеть от степени влияния инвестора на предприятие – объект инвестирования. Данный фактор учитывается и международных стандартах (таблица 2.2).

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

Степень влияния инвестора на предприятие - объект инвестирования	Методы оценки инвестиций				Основание
	по себестоимости	по рыночной стоимости или низкой оценке себестоимости	по участию в капитале	по переоцененной стоимости	
Незначительное (до 20% акций объекта инвестирования)	+	+	-	разрешается альтернативный подход	МСФО 25 "Учет инвестиций", пункты 23, 24, 25, 26
Существенное (20-50 % акций объекта инвестирования)	+	-	+	-	МСФО 28 "Учет инвестиций в ассоциированные компании", пункты 3, 6, 7
Полный контроль деятельности (более 50% акций объекта инвестирования)	разрешается альтернативный подход	-	+	разрешается альтернативный подход	МСФО 27 "Сводная финансовая отчетность и учет инвестиций в дочерние компании", пункты 29, 30

Источник: составлено автором на основе МСФО [27]

Представляется сложным определить справедливую стоимость финансовых инвестиций, в балансе они отражаются по себестоимости с учетом уменьшения полезности инвестиции. Однако в нормативных источниках не раскрыты достаточно само понятие "уменьшение полезности", условия и формы возникновения такого уменьшения.

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.

К основным принципам учета 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 тех отчетных периодах, к которым они относятся;
- принцип полного раскрытия информации - в финансовой отчетности должны быть включены 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 отчетности;

- принцип полноты подразумевает обязательность включения всей важной информации в финансовую отчетность, в целях обеспечения всесторонней картины финансового состояния и финансовых результатов деятельности предприятия [89].

Инвестиции отражаются в системе бухгалтерского учета:

- 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 отчетности, делая ее полезной для принятия управленческих решений и анализа со стороны инвесторов и других заинтересованных сторон.

Долгосрочные вложения в ценные бумаги с предоставлением права собственности, но без возможности существенного влияния на предприятие, подлежат отражению в бухгалтерском балансе и учете по справедливой стоимости или себестоимости с учетом уменьшения полезности инвестиций. Это гармонирует с требованием МСФО проводить оценку по наименьшей из себестоимости и рыночной стоимости цене, устанавливаемой в рамках инвестиционного портфеля.

Инвестор отражает снижение рыночной стоимости акций предприятия объекта инвестирования как потери от обесценивания финансовых инвестиций. В случаях, когда финансовая инвестиция является взносом в уставный капитал другого предприятия, и ценные бумаги не являются рыночными, оценка инвестиции должна проводиться по себестоимости, в

которую входят стоимость приобретения акций, комиссионные, пошлина, банковские сборы и другие расходы, связанные с приобретением акций.

Для учета долгосрочных финансовых инвестиций в ассоциированное предприятие у инвестора применяются методы по себестоимости или участия в капитале. Финансовая инвестиция в ассоциированное предприятие оценивается по методу себестоимости, если:

а) инвестиция приобретена в целях продажи;

б) предприятие функционирует в условиях существенного ограничения способности передачи информации и средств инвестору в течение длительного периода времени. Сумма инвестиции при этом не меняется, а дивиденды начисляются соразмерно установленной доли и прибавляются к доходам инвестора. Сумму полученной сверх начисленных дивидендов от ассоциированного предприятия прибыли необходимо отразить как уменьшение балансовой стоимости инвестиций.

Метод участия в капитале предполагает оценку балансовой стоимости инвестиций сначала по себестоимости, а затем соответственно увеличение или уменьшение на сумму увеличения или уменьшения доли инвестора в собственном капитале предприятия, в которое вкладывается инвестор. Таким образом, если ассоциированное предприятие получает прибыль, то в его капитале соразмерно увеличивается доля предприятия-инвестора, и напротив, финансовая инвестиция уменьшается в соответствующих пропорциях в зависимости от суммы убытков.

Инвестор, владеющий более 50 % акциями (материнская компания) организации - объекта инвестирования (дочерняя компания), получает право на осуществление полного контроля его за деятельностью. У материнской компания данные инвестиции подлежат учету с применением метода участия в капитале. А в соответствии с МСФО 27 "Сводная финансовая отчетность и учет инвестиций в дочерние компании" в отдельных случаях рекомендуется применение других методов оценки, в частности, метода себестоимости.

Резюмируя вышеприведенный анализ видов и методов оценки инвестиций в дорожном строительстве, можно заключить, что оценка стоимости имущества и инвестиций основана на:

- 1) затратах (cost approach) - затратный подход к оценке стоимости объекта инвестирования;
- 2) прямом сравнении рыночных аналогов (direct sales comparison approach) - сравнительный подход;
- 3) ожидаемых будущих доходах от инвестиций (income approach) - подход, основанный на капитализации доходов.

Затратный подход основан на определении цены объекта инвестирования (исторической или фактической себестоимости) по сумме затрат на приобретение объекта. Стоимость инвестированного объекта, рассчитанная с применением данного подхода обычно отличается от его рыночной стоимости, так как в реальности отсутствует прямая связь между затратами и полезностью, спросом и предложением на объект. Тем не менее, данный подход к оценке инвестиций как метод определения фактической себестоимости широко используется в практике предприятий, данные бухгалтерского учета для формирования первоначальной стоимости и дооценки долгосрочных и других активов, при разделе имущества между заинтересованными сторонами, распродаже имущества на открытых торгах основываются на нем. Затратный подход к оценке объектов вложения используется в случаях, когда объект инвестирования не продается и не покупается, отсутствуют развитый фондовый рынок, рынок недвижимости и их инструменты, когда инвестиционная деятельность нацелена не на получение доходов, а на социальные цели.

Международный опыт оценки и учета инвестиций в дорожном строительстве показывает, что в основе первоначальной стоимости долгосрочных активов лежат фактические расходы на приобретение, строительство, монтаж, в т.ч. транспортные и другие расходы по доведению их до эксплуатационного состояния.

Для приближения учетной 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 параграфе 21.3.7 МСФО 25 "Учет инвестиций" указано, что "увеличение балансовой стоимости, возникающее от переоценки долгосрочных инвестиций, следует кредитовать прямо на собственный капитал как дооценку" [89].

Амортизация, являясь элементом денежного потока, по которому определяется эффективность инвестиций, выступает источником возвращения инвестору вложенных средств. Помимо этого составляющими денежного потока являются чистый настоящий доход, индекс доходности, срок окупаемости и внутренняя норма доходности.

В мировой теории и практике разработаны и применяются различные методы начисления амортизации. Предприятиям предоставляется право самостоятельного выбора методов начисления амортизации, что обеспечивает им большую самостоятельность в части определения методов оценки активов, инвесторам – в части определения способов возвращения инвестированного капитала.

В ряде стран, к примеру, в Великобритании, Дании, Германии, Испании, нормы амортизации в соответствии с бухгалтерским учетом не совпадают с налоговым учетом. Для предотвращения существенных расхождений по амортизации и оценке основных средств между бухгалтерским и налоговым учетом предлагается использование налогового метода начисления амортизации, о недостатках которого говорилось выше.

Объективность оценки зависит также от применяемых методов списания расходов на улучшение объекта инвестиций. Используемый

широко 5%ный норматив от балансовой (остаточной) стоимости основных средств к началу года при распределении расходов на улучшение актива, списываемые на текущую деятельность, учитываемый в составе капитальных расходов, считаем не обоснованным. Требуется решения проблема финансирования расходов на содержание и улучшение арендованных объектов по истечении срока аренды, поскольку в течение действия срока аренды организация дорожного строительства имеет право на начисление амортизации по данным расходам.

Следующая проблема на пути приближения бухгалтерской оценки имущества и инвестиций к реальной рыночной стоимости - это гудвилл. Гудвилл - это превышение справедливой стоимости над учетной стоимостью приобретенных активов предприятия. Он возникает при приватизации имущественных комплексов, покупке их через аукционы и по некоммерческим конкурсам.

Расхождение балансовой стоимости от справедливой стоимости может возникнуть при покупке и совершении операций с объектами имущества, к примеру, при осуществлении экспертной оценки. В международной практике стоимость гудвилла принято приравнивать к нематериальным активам.

В зарубежной практике применяются различные способы списания гудвилла. В некоторых странах гудвилл амортизируется на протяжении 5 летнего срока или срока его действия. В таких странах, как Германия, Нидерланды, Великобритания, Дания, создается специальный резерв 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 предприятия способом равномерного начисления амортизации в течение срока его полезного использования, но не более чем 20 лет.

Инфляционные процессы являются одной из острых проблем, препятствующих реальной оценке активов и инвестиций в дорожном

строительстве по данным бухгалтерского учета. 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 учета и отчетности разработаны меры смягчения отрицательного воздействия инфляции (изменения цен) на бухгалтерскую отчетность, среди которых можно выделить основные два: первый подход базируется на интерпретации капитала в качестве вложенных в предприятие денежных средств, второй подход – на рассмотрении капитала как актив, т.е. имеющиеся материальные и нематериальные ценности.

По первому методу объекты бухгалтерского учета оцениваются в денежных единицах одинаковой покупательной способности. В соответствии с данной концепцией принимается во внимание лишь общая оценка капитала организации, абстрагируясь от предметно-вещевой структуры активов. Оценка производится с учетом покупательной способности денежной единицы, динамики ее изменения, индекса среднего уровня цен.

Данная методика оценки предполагает необходимость постоянного перерасчета активов и обязательств в дорожном строительстве с учетом индекса цен. В текущем периоде учет всех операций ведется по действующим ценам, а в дальнейшем, во время составления отчетности, учетные данные корректируются на основе индекса общего уровня цен. В результате обеспечивается достижение определенной гармоничности операций во времени - элементы каждой статьи всех форм финансовой отчетности, принадлежащие к разным периодам, выражаются в одинаковых ценах. Переоценке подлежат и немонетарные активы, т.е. основные средства, нематериальные активы, производственные запасы и обязательства. Переоценка не касается лишь монетарных активов – денежных средств в кассе, на расчетных счетах в банках, депозитах, финансовых вложений.

Второй метод основан на переоценке объектов бухгалтерского учета по их текущей стоимости (Current Cost Accounting - CCA). Все статьи актива баланса пересчитываются для определения текущей рыночной стоимости. Данный метод имеет следующие 2 модификации оценки:

а) по стоимости возможной реализации актива, т.е. по рыночной цене аналога на момент переоценки;

б) по воспроизведенной стоимости, т.е. по текущим расходам замены актива в случае необходимости его замены.

Каждый из описанных выше методов обладает определенными преимуществами и недостатками. К недостаткам первого метода следует отнести ограниченность объектов переоценки, неправомерность применения общего индекса изменений цен к конкретной организации, которой касается только изменение цен на сырье, услуги и готовую продукцию, а не средняя динамика изменения цен в масштабах страны. Использование метода CDA затрудняет обеспечение объективности и своевременности расчета среднего уровня изменения цен на товары и услуги соответствующими государственными органами. Недостаток метода CCA заключается в сложности расчетов и субъективном подходе к формированию 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. Данный подход основывается на учетной информации, не привязанной к бухгалтерскому учету и балансу, т.е. на прогнозных показателях ожидаемых доходов от реализации инвестиционных проектов и на сопоставлении их с расходами по осуществлению инвестиций. Использование данного подхода позволяет установить реальную связь величины инвестированного капитала с суммой доходов от его использования. Оценка инвестиций по критерию доходности

предполагает, что стоимость вложенных средств должна быть равной текущей стоимости прав на будущие доходы.

Система обобщения денежных потоков, возникающих в разное время называется дисконтированием, с его помощью будущие денежные потоки приводятся к настоящей стоимости, и таким образом, обеспечивается их сопоставимость с ценой нынешних инвестиционных активов.

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 учетом фактора времени.

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

На следующей стадии – стадии ввода инвестиционного проекта в действие и реального инвестирования указанные расчеты осуществляются на основе достоверных учетных данных. Здесь расчеты базируются на показателях фактических затрат по инвестиционным вложениям, валовых доходов от реализации проекта, производственных затрат по эксплуатации объекта инвестирования, операционной и чистой прибыли от инвестиционной деятельности, амортизационных отчислений и др.

В практике кыргызских организаций дорожного строительства, к сожалению, практически мало применяются методы анализа эффективности инвестиций, и принято считать такую информацию не имеющей большой значимости, так как на этапе постаудита инвестор уже не может оказать влияния на проект. Между тем, расчет фактической стоимости и показателей

оценки эффективности на стадии реализации инвестиционных проектов способствует:

- сопоставлению проектных и фактических показателей, выявлению отклонений своевременно и установлению причин этих отклонений;
- выявлению неточностей, ошибок, просчетов, допущенных на стадии проектирования и выбора инвестиционных проектов;
- своевременному внесению корректив в инвестиционную стратегию предприятия.

Учет и аудит в дорожном строительстве Кыргызстане частично соответствуют МСФО и МСА. Основные методы учета включают использование исторической стоимости для оценки активов и амортизации. Учет 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 учета и контроля инвестиций в дорожном строительстве Кыргызстана нами проведен сравнительный анализ практики учета 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 отчетности. Для учета долгосрочных активов в дорожном строительстве применяются современные методы переоценки и амортизации, что позволяет отражать стоимость и состояние активов более точно. Акцент делается на учете 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 учета (CAS), которые гармонизированы с МСФО, что улучшает сопоставимость отчетности. Учет 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 аудита. Регулярные изменения и улучшения в правилах аудита способствуют адаптации к международным стандартам.

В Турции внедряются МСФО для всех организаций дорожного строительства, что способствует улучшению прозрачности и сопоставимости финансовой отчетности. Учет долгосрочных активов и аренды включает передовые методы оценки, такие как переоценка и учет по справедливой стоимости. Аудит 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 учета (GAAP), которые имеют много общего с МСФО, но также содержат свои особенности. Учет долгосрочных активов и аренды в дорожном строительстве США включает методы переоценки и учет по справедливой стоимости, что обеспечивает точное отражение активов в отчетности. Аудит в США проводится на основе стандартов PCAOB, которые соответствуют 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 отчетности. Используется смешанный подход к учету, в соответствии с которым применяются как международные, так и национальные стандарты (например, РСБУ и МСФО). Учет 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 ЕС, США, Турции в дорожном строительстве широко применяется МСФО, налажена система регулярной переоценки активов, ведется учет по справедливой стоимости. В России, Китае учет в дорожном строительстве гармонизируется с МСФО, используется смешанный подход, современные методы оценки. В Кыргызстане МСФО приняты как национальная система учета. В странах ЕС, США, Турции строго соблюдается МСА, активно используются технологии, квалификация аудиторов высокая. Россия и Китай переживает этап адаптации к МСА, регулярно повышаются квалификации аудиторов, внедряются инновационные технологии.

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

- усилить внедрение и применение МСФО для повышения прозрачности и сопоставимости отчетности;
- обновить методы учета 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 отечественной практики.

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

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

В последние годы все более возрастает роль и значение аренды в сфере предпринимательства. Аренда предоставляет предприятиям доступ к использованию тех объектов, для приобретения которых оно не располагает финансовой возможностью. Но при этом организации дорожного строительства сталкиваются проблемой правильного отражения операций по аренде в своей финансовой отчетности.

Учет 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 учета и аудита в дорожном строительстве охватывают несколько ключевых концепций и принципов, которые помогают правильно отражать арендные операции в бухгалтерском учете. Рассмотрим основные аспекты.

По прежней учетной системе арендованные активы учитывались на забалансовых счетах, что могло исказить данные бухгалтерского учета и отчетности, сделать их недостоверными и не соответствующими действительности, а отсюда принимаемые пользователями отчетности управленческие решения могли быть не оптимальными.

В международной практике методические аспекты учета аренды регламентируются МСФО 16 «Аренда». В нем освещены вопросы классификации аренды, оценки арендных платежей, их влияния на финансовые результаты деятельности арендаторов и арендодателей [87].

В теории и практике принято выделять 2 основных типа аренды:

- оперативная аренда – это аренда, при которой риски и вознаграждения, связанные с правом собственности на арендованный актив не передаются;

финансовая аренда – это аренда, при которой передаются риски и вознаграждения, связанные с правом собственности на арендованный актив.

Каждый вид аренды имеет свои особенности при отражении в учете и отчетности:

- 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 учет активов и обязательств по аренде на балансе, а арендодатель ведет учет активов и обязательств по аренде, которые возникают в результате передачи прав и обязанностей.

К основным принципам учета аренды в дорожном строительстве относят:

- принцип соответствия - требует признания доходов и расходов от аренды в том отчетном периоде, к которому они относятся, в целях обеспечения соответствия между доходами и расходами;

- принцип признания - аренда отражается в учете 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 отчетности;

- 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 отчетности лучше понять финансовые обязательства и права компании;

- арендные платежи - в рамках финансовой аренды арендаторы должны признать амортизацию арендуемого актива и проценты по обязательствам в отчетности 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 отчетности. 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 падает 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 учета и аудита инвестиций и аренды:

1. МСФО 40 «Инвестиционная недвижимость» регламентируют порядок учета 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 учета:

- 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 с последующим признанием амортизации.

Организация дорожного строительства обязательно раскрывает сведения о выбранном методе оценки, изменениях в справедливой стоимости и сроках аренды.

2. МСФО 16 «Аренда» заменяет МСФО 17 и устанавливает правила учета 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 учета финансовых инструментов, в т.ч. их классификацию, методы оценки, учета 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 учету 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 цель хеджирования заключается в уменьшении или снижении финансовых рисков, связанных с колебаниями 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 [107].

МСФО 40, МСФО 9 и МСФО 16 устанавливают принципы учета, оценки и отчетности 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 учет и обесценение финансовых инструментов на основе ожидаемых кредитных убытков. Эти стандарты направлены на повышение прозрачности, сопоставимости и надежности финансовой отчетности, поэтому их подробное изучение в частности стандарта IFRS 16 «Аренда»: позволяют определить основные причины, выявить особенности, требования. На основе изучения стандарта и передового опыта его применения считаем необходимым разработку своей модели использования с учетом особенностей национальной экономики.

Опыт стран, в которых развиты арендные отношения, вопросы отражения аренды в отчетности зачастую становились предметом дискуссий. Так, IAS 17 «Аренда» [88] от 1984 года подвергся критике со стороны ученых, в частности, К.Л. Райтера [180] в 1998 году, экспертов - В. Битти [172] в 2006 году, а также общественных профессиональных организаций - АICPA [171] в 1994 году. Недостаточная прозрачность (транспарентность) отчетных показателей и низкая сопоставимость получаемой учетной информации, составленной по IAS 17 «Аренда» послужили причиной разработки новых положений, которые стали основой для IFRS 16.

Мариан Сакарин в своем труде «МСФО 16 «Аренда» - последствия для финансовой отчетности и финансовых показателей» пишет, что порядок отражения аренды, действующий до 2018 года, не способствовал раскрытию

в балансе полную достоверную картину [181]. Учет активов, которые используются предприятием в текущей деятельности и находятся под его контролем по договору аренды, а также обязательств, вытекающих из него, велся в составе операционной аренды, отражался только в примечаниях к отчету. Это приводило к недостаточности информации по балансовым показателям отчетов для принятия управленческих решений инвесторами и аналитиками.

Ограниченность информации, отраженной в примечаниях, вынуждало пользователей отчетности вносить коррективы в него или использовать методы аппроксимации для оценки капитала, участвовавшего в арендных операциях. Совет по МСФО в целях разрешения проблемы предложил раскрывать аренду в отчете о финансовом положении, и данное предложение было закреплено в новом стандарте IFRS 16, который сменил IAS 17.

Следующей причиной, обусловившей необходимость разработки нового стандарта по аренде, можно считать возможности злоупотребления со стороны арендаторов преимуществами операционной аренды, а именно, некоторые недобросовестные арендаторы составляли крупные договоры и приравнивали их к операционной аренде. Прикрываясь правилами IAS 17, крупные арендованные активы и обязательства по ним предприятия могли «прятать» в примечаниях к отчетности. Данная проблема освещалась в трудах Дж. Дюка [175], Х. Моралес-Диас, К. Самора-Рамирес [177] и др.

Кроме того, не отражая в балансе арендованные активы, компании вводили в заблуждение пользователей отчетности в части своей платежеспособности, представляя ложную картину финансового состояния. И как результат, заинтересованными сторонами (кредиторами, инвесторами, партнерами и др.) могли приниматься нерациональные решения на базе нерелевантной информации, неправильно оцениваться риски. Подобная ситуация подтверждала необходимость совершенствования международного стандарта по учету аренды.

Ученые К. Корнаджа, Л. Франзен и Т. Симин провели в 2011 году исследование, по результатам которого было установлено, что доля операционной аренды в компаниях США с 1980 года по 2007 год возросла более чем в 7 раз, а финансовая аренда, отражающаяся в отчете о финансовом положении, напротив, сократилась в 2 раза. Таким образом, аренду не отражали в отчете о финансовом положении, хотя она могла бы рассмариваться как источник финансирования, что подтверждало несовершенство IAS 17.

Ученые М. Сигал и Ж. Найк [182] еще одну причину замены стандарта 17 новым стандартом 16 также связывают с несовершенством формулировок, в частности, не раскрытием в IAS 17 критериев отнесения аренды к операционной. Стандарт как-бы ставил финансовую аренду выше операционной, отнеся в операционной все арендные операции, которые компания не смогла отнести к финансовой аренде.

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

Итоговый вариант IFRS 16 «Аренда» был выпущен в январе 2016 года. Несмотря на то, что в IFRS 16 подробно описаны правила и порядок отражения арендных операций в отчетности, предложены решения большей части проблем, возникающих при применении IAS 17, всё же остаются дискуссионные моменты.

Первый из них связан с тем, что IFRS 16 применяется ко всем договорам аренды, в том числе субаренды, однако чтобы применить стандарт, предприятию будет необходимо определить, является ли соглашение договором аренды, содержит ли он компонент аренды. В соответствии с требованиями стандарта 16, договор будет являться арендным или имеющим компонент аренды, только в случае, когда по нему

осуществляется передача права использования и контроля актива, называемого разработчиками «базовым активом», в обмен на возмещение в течении указанного в договоре срока [87].

Стандарт требует четкого различия заключаемых договоров на арендные договоры, имеющие компоненты аренды и на имеющие не относящиеся к аренде компоненты, т.е. разграничения арендатором и арендодателем компонентов аренды и компонентов, не являющихся арендными, при одновременном выполнении следующих условий:

- 1) арендатор располагает возможностью получения выгоды от актива обособленно, либо совместно с другими активами, принадлежащими ему;
- 2) базовый актив, указанный в договоре, не зависит от других базовых активов, отмеченных в том же договоре (или зависимость не является определяющей) [87].

Договор считается имеющим компонент аренды, если данный компонент связан с идентифицированным активом. Это должно быть конкретно указано в договоре, или вытекать из его контекста. С бухгалтерской точки зрения важно понять, дано ли арендатору право полного контроля над арендованным активом.

Договор считается не имеющим компонента аренды в тех случаях, когда арендодатель на протяжении срока аренды может заменить арендуемый актив на другой актив с аналогичными свойствами и характеристиками, то есть арендатор не имеет права 100 % контроля над конкретным активом.

Далее соответственно требуется разграничение платежей, поступаемых от аренды, для этого рекомендуется применить правила, содержащиеся в IFRS 15 «Выручка по договорам с покупателями», на основе относительных отдельных цен продажи распределить цену сделки по разным компонентам договора аренды. В случаях, когда в договоре аренды отсутствуют сведения по ценам реализации, компании должны дать оценку в применении методов, указанных в IFRS 15. При этом стандартом рассматривается

возможность не выделения компонентов договора компанией, если ей в учетной политике указан метод учета без разбиения на компоненты.

Профессиональные суждения бухгалтеров и аудиторов компании-арендатора служат зачастую основой для принятия решений. На основе разграничения компонентов соглашения на компоненты аренды и компоненты, которые не относятся к аренде, и определения цен лежат профессиональные суждения специалистов, поскольку в большинстве случаев арендаторы не обладают необходимой для этого информацией. Для решения данной проблемы арендатор может запросить от арендодателя информацию, необходимую для разделению компонентов, что встречается крайне редко на практике.

Главными условиями того, чтобы договор считался арендным, являются:

- идентифицированность объекта аренды;
- получение арендатором всех экономических выгод от использования арендованного актива;
- определение способа и цели использования актива арендатором;
- невозможность замены актива арендодателем.

При выполнении вышеперечисленных условий договор является арендным, и в отношении данного договора организация дорожного строительства должна будет применять правила, содержащиеся в IFRS 16.

Следует отметить, что существуют определенные случаи, к которым не применим IFRS 16. Так, стандарт не применяется к:

1) договорам аренды, связанным с разведкой или использованием полезных ископаемых, нефти, природного газа и других невозобновляемых природных ресурсов;

2) договорам аренды, на которые распространяется действие МСФО 41 «Сельское хозяйство» [IAS 41];

3) лицензиям на интеллектуальную собственность, в рамках сферы применения МСФО 15 "Выручка по договорам с покупателями" [IFRS 15];

4) в случае применения МСФО (IAS) 38 «Нематериальные активы» [90], когда объектом являются рукописи, кинофильмы, видеозаписи и т.п.

Из вышеизложенного можно заключить, что большинство решений, которые в дальнейшем будут определять правильность отражения аренды и платежей по аренде в бухгалтерском учете и отчетности принимаются на этапе заключения договора аренды. Они принимаются, как правило, на основании субъективного профессионального суждения сотрудников компании-арендатора, что обуславливает необходимость применения различных субъективных оценок в целях отражения в финансовой отчетности достоверных объективных данных о финансовом состоянии и финансовых результатах деятельности компании.

Датой начала отношений аренды в дорожном строительстве принято считать раннюю из даты заключения договора или даты принятия арендодателем и арендатором обязательств по аренде. Срок действия договора аренды не всегда принимается за основу достоверной оценки в учете и отчетности, поскольку существуют договора с неопределенным сроком действия, с возможностью пролонгации договора неограниченное количество раз.

Определение срока аренды является одним из ключевых вопросов, подлежащих отражению в бухгалтерском учете при заключении нового договора аренды. В соответствии с МСФО 16, сроком аренды называется период, на протяжении которого арендатор получает возможность использования базового актива, который не может быть досрочно прекращен, а также опциональный период аренды, в течении которого арендатор имеет обоснованную уверенность в том, что он сможет продлить (либо не прекращать) арендные отношения [87].

В случае разумной уверенности в продлении срока аренды компания принимает решение по поводу включения или невключения данного права в состав аренды на основе профессионального суждения бухгалтера и анализа имеющихся данных. Отметим, что профессиональное суждение играет

решающую роль в первоначальном отражении в учете объектов по заключенному заново договору аренды, а также в последующем отражении соответствующих статей активов и обязательств в финансовой отчетности в течении срока действия договора, что входит в категорию субъективных оценок. В стандарте четко не определено решение данной проблемы.

МСФО 16 “Аренда” требует отражения аренды на балансе арендатора как актив и обязательство, что способствует более точному отражению его финансового состояния. Стандартом установлено, что арендатор имеет право не признавать активы и обязательства по аренде в двух случаях:

1) при краткосрочной аренде, т.е. при заключении договора аренды на срок, менее 12 месяцев;

2) когда арендованный актив является малоценным.

В первом случае арендатор признает все арендные платежи в составе прибылей/убытков по равномерному методу на протяжении срока аренды. Исключением является договор аренды, предусматривающий право на приобретение актива арендатором, такая аренда не может являться краткосрочной.

Если арендованный актив считается малоценным, арендатор вправе принять решение о не признании актива и обязательств по аренде. Данное право распространяется на те случаи, когда затраты, которые возникают в результате первоначального применения IFRS 16, значительно превышают затраты, возникающие из договора аренды. В данном случае применяется правило соотношения выгод и затрат, в соответствии с которым затраты на получение информации и осуществление хозяйственной операции не должны превышать получаемые от этого выгоды.

К сожалению, в стандарте не установлены конкретные пределы стоимости активов, относящихся к малоценным, не указаны правила и методики оценки актива, по которым можно сделать вывод, что объект является малоценным. Поэтому в таких случаях решения принимаются на основе профессионального суждения бухгалтера.

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, прописанной в договоре аренды. Необходимо выбрать такую ставку дисконтирования, по которой приведенная стоимость арендных платежей и негарантированной остаточной стоимости была равна сумме всех первоначальных прямых затрат арендодателя и справедливой стоимости базового актива [87].

Если в договоре не указана информация о ставке дисконтирования, арендатор ориентируется на ставку кредитных средств при допущении привлечения той же суммы заемных средств на приобретение аналогичного актива, на тот же срок, с аналогичным обеспечением и в аналогичных экономических условиях.

Ставка дисконтирования в договоре аренды устанавливается сторонами по ставке привлечения дополнительных заемных средств или самостоятельно с учетом всех особенностей арендатора и арендодателя, что также можно отнести к элементам субъективного профессионального суждения. Самостоятельный расчет ставки выполняется специалистами компании на базе имеющейся информации и профессионального суждения, используя уравнение (1):

$$\begin{aligned} & \text{Дисконтированные потоки арендных платежей} + \text{Дисконтированная} \\ & \text{негарантированная ликвидационная стоимость} = \text{Справедливая стоимость} \\ & \text{базового актива} + \text{Первоначальные прямые затраты арендодателя} \quad (1) \end{aligned}$$

Международным советом по стандартам разработан документ «Основание для выводов» («Basis of Conclusions») как сопровождение к IFRS 16. В нем отмечается сложность правильного определения ставки дисконтирования арендатором, поскольку в договоре аренды требуется указать ставку, учитывающую оценку остаточной стоимости базового актива к концу срока действия договора. А стоимость базового актива может

зависеть от информации, которой владеет только арендодатель, т.е. данных о первоначальных прямых затратах арендодателя и затратах, которые были понесены арендодателем в результате заключения арендного договора.

К первоначальным прямым затратам в дорожном строительстве относятся комиссионные вознаграждения, затраты, связанные с согласованием условий и сроков аренды и организацией залогового обеспечения, юридические услуги и платежи стимулирующего характера, выплаченные арендодателем арендатору с целью заключения договора аренды. В состав первоначальных прямых затрат не входят общие накладные расходы и затраты, связанные со сбором предложений по аренде.

Следовательно, при установлении ставки дисконтирования в арендном договоре необходимо учесть специфику компании – арендодателя, так как в ставке должны отражаться и затраты, понесенные арендодателем. Поэтому, считаем правильным определение ставки дисконтирования самостоятельно на основе профессионального суждения. Только в этом случае будет обеспечена достоверность данных при отражении арендных операций в бухгалтерской отчетности компании.

Правильность определение ставки дисконтирования остается одним из спорных и обсуждаемых вопросов, ибо даже незначительное изменение ставки может существенно изменить величину активов и обязательств, признаваемых арендатором. Ставка может оказать существенное влияние на большинство финансовых коэффициентов (соотношение заемных и собственных средств, коэффициенты ликвидности и др.) арендатора.

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

В целом, МСФО 16 «Аренда» подробно раскрывает особенности отражения в учете и отчетности организаций дорожного строительства

арендных операций и арендованных активов, но в то же время содержит ряд положений, требующих уточнения, решение многих вопросов оставляет к субъективным оценкам и профессиональному суждению. Индивидуальный подход к решению дискуссионных вопросов, в свою очередь, не всегда обеспечивает объективность и достоверность данных отчетности. А это является важным при оценке активов и обязательств организаций дорожного строительства пользователями бухгалтерской отчетности.

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

Совершенствование аудита учета 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 международными стандартами аудита, улучшению методологии аудиторской проверки.

В соответствии с МСА под аудитом финансовой отчетности понимается предоставление возможности аудитору выразить мнение в отношении того, подготовлена ли финансовая отчетность, во всех существенных отношениях, в соответствии с установленными принципами финансовой отчетности.

Аудит - это предпринимательская деятельность по независимой проверке бухгалтерского учета и финансовой отчетности организаций и индивидуальных предпринимателей.

Порядок организации и проведения аудиторской проверки в дорожном строительстве Кыргызстана регламентируются Законом КР «Об аудиторской деятельности», международными стандартами аудита. Целью аудита является выражение мнения о достоверности данных финансовой отчетности организации (аудируемого лица), а также выполнении организацией требований законодательных актов и нормативных документов при осуществлении финансово-хозяйственной деятельности. В соответствии с данной целью задачами аудиторской проверки в дорожном строительстве являются:

- изучение на основе тестирования доказательств, подтверждающих значение и раскрытие в финансовой (бухгалтерской) отчетности информации о финансово-хозяйственной деятельности аудируемого лица;

- оценка принципов и методов бухгалтерского учета, а также правил подготовки финансовой (бухгалтерской) отчетности;

- определение главных оценочных значений, полученных руководством аудируемого лица при подготовке финансовой (бухгалтерской) отчетности;

- оценка общего представления о финансовой (бухгалтерской) отчетности.

Аудит в дорожном строительстве проводится по общему плану и программе аудита в следующих этапах:

- 1) подготовка и планирование аудиторской проверки;

- 2) определение аудиторской выборки и выполнение аудиторских процедур;

- 3) оценка результатов аудиторских процедур и подготовка аудиторского заключения.

На первом этапе подготовки и планирования аудита:

- составляется список нормативных актов, являющихся основой организации бухгалтерского учета и составления финансовой отчетности аудируемого лица;

- собирается и анализируется информация о деятельности организации и объекте проверки, выявляются типичные нарушения, вскрываемые при аудиторской проверке;

- составляется список документов, которые будут запрашиваться у аудируемого лица для проверки;

- готовятся необходимые рабочие документы: проект программы аудиторских процедур по существу и тесты средств контроля; перечень типовых вопросов для выяснения мнения руководителей и работников бухгалтерии; специальные бланки и проверочные листы; блок-схемы и графики; перечни замечаний, протоколов или актов;

- решаются организационные вопросы: знакомство, изучение и оценка систем учета и внутреннего контроля аудируемого лица;

- оценивается и определяется приемлемый уровень аудиторского риска и уровня существенности;

- определяются направления аудита и требуемых аудиторских процедур, объем аудиторской выборки и сроки проведения аудиторской проверки;

- составляется программа аудита и утверждается руководителем.

Программа аудита содержит набор инструкций для проверяющего, а также меры контроля и проверки надлежащего выполнения работы. В ходе разработки программы аудита в дорожном строительстве аудиторам необходимо акцентировать внимание на оценки неотъемлемого риска и риска средств контроля, необходимый уровень уверенности, временные рамки тестов средств контроля и процедур проверки по существу, координацию любой помощи, на которую следует рассчитывать получить от аудируемого лица.

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 финансовой отчетности. Предпосылками подготовки финансовой отчетности называются сделанные руководством организации утверждения, которые отражаются в финансовой (бухгалтерской) отчетности.

Элементами предпосылки являются:

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

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

- 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 учете, нераскрытых статей учета;

- стоимостная оценка - отражение в финансовой отчетности 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 отчетности.

Анализ ключевых принципов аудита учета инвестиции и аренды в дорожном строительстве включает рассмотрение принципов соответствия, материальности и полноты. Эти принципы помогают обеспечить достоверность и полезность финансовой информации для пользователей отчетности. Рассмотрим их в контексте учета 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 учетных записей договорным условиям;

- оценка правильности учета - проверка правильности расчета арендных платежей, амортизации, отражения активов и обязательств.

Международные стандарты аудита (МСА) регулируют процедуры и требования, касающиеся проведения аудита финансовой отчетности, включая учет инвестиций и аренды. МСА направлены на обеспечение независимости и объективности аудиторов, а также на улучшение качества аудита. 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 оцененные риски": устанавливает методы реагирования на выявленные риски.

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

МСА 315 «Выявление и оценка рисков существенного искажения» регламентируют порядок определения и оценки рисков существенного искажения финансовой отчетности. 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 учетной политики аудируемого лица на риски искажения, связанные с инвестициями и арендой.

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

МСА 540 «Аудит учетных оценок и раскрытия информации, связанной с учетными оценками» определены требования к аудиторской проверке метода оценки, требующего субъективного профессионального суждения, например, оценки справедливой стоимости инвестиционной недвижимости или потенциальных убытков по аренде. Требуется дать оценку методов и предположений, применяемых для расчета справедливой стоимости актива, установить их соответствие стандартам и учетной политике организации, убедиться в предоставлении всех необходимых раскрытий по учетной оценке в финансовой отчетности.

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 учетной 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 отчетности организации. Это важно при аудите учета

и инвестиций, договора по которым могут быть заключены 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 продолжить свою деятельность, сомнений в этом из-за финансовых трудностей. В ходе проверки аудитор должен убедиться в отражении в финансовой отчетности любых рисков, связанных с продолжением деятельности [86].

В части аудита учета инвестиций и аренды МСА установлены четкие и детализированные требования. Главной целью МСА является обеспечение достоверности и надежности финансовой отчетности организации, выполнения требований учета 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 учета 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 учета 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 учетных оценок, предварительная оценка рисков по инвестициям и аренде, разработка мер по устранению этих рисков, оценка системы внутреннего контроля, анализ учетной политики организации.

2. Проведение аудита. Требования к разработке и осуществлению ответных аудиторских процедур по идентифицированным рискам установлены МСА 330 «Ответные действия аудитора на оцененные 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 учета договору, учета 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 учетных оценок и предположений, методов и способов оценки, причем 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 отчетности.

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 [86].

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

- идентификацию рисков, определение объема 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 отчетности требованиям и предотвращать риски искажения.

Аудиторская проверка в дорожном строительстве должна обеспечивать разумную уверенность в том, что:

- установление наличия инвестиций имеет первостепенное значение в процессе аудита;
- все инвестиции, находящиеся в ответственности клиента на день составления баланса, включены в счета инвестиционных ценных бумаг;
- стоимость инвестиций, указанных в финансовой отчетности, соответствует действительности и указана правильно;
- инвестиции классифицированы и отражены правильно, определены соответственно;
- доходы от инвестиций, включая корректировки при определении стоимости, отражены в финансовой отчетности надлежащим образом.

Программа аудита учета долгосрочных финансовых инвестиций в дорожном строительстве должна включать в себя проверку правильности: отражения в балансе, оценки и переоценки долгосрочных финансовых инвестиций, осуществления бухгалтерских записей по приобретению ценных бумаг и списания разницы между покупной и номинальной стоимостью ценных бумаг, отражения в бухгалтерском учете выбытия долгосрочных финансовых инвестиций, соответствия данных синтетического учета и аналитического учета долгосрочных финансовых инвестиций.

Обобщим основные задачи (соответственно и процедуры) аудита инвестиций в дорожном строительстве исходя из цели на основе анализа передовой практики зарубежных стран (рисунок 2.2).



Рисунок 2.2. Процедуры аудита инвестиционных операций в дорожном строительстве

Источник: составлено автором

Так, в целях определения правильности учета и отражения инвестиций устанавливается корректность классификации инвестиций, оценки инвестиций, рисков и возможностей, осуществляется проверка соответствия критериям подверженности обесценению, стандартам и требованиям. Для установления соответствия инвестиционных операций законодательству и принятым внутренним нормам аудитор проверяет соответствие операций с инвестициями требованиям нормативных актов, оценивает эффективность системы внутреннего контроля, правильности документации и учета.

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

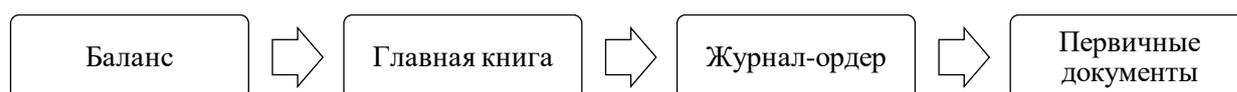
По результатам проведенного исследования нами предлагается включить в аудит инвестиций оценку эффективности ее использования, а именно доходности, рентабельности инвестиций, срока окупаемости инвестиций, а также сопоставить с альтернативными вариантами вложения средств. На базе анализа эффективности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

В зависимости от сроков финансовые инвестиции делятся на краткосрочные – со сроком владения до года и долгосрочные – со сроком владения свыше одного года.

Субъекты, владеющие инвестициями в недвижимость, учитывают их как долгосрочные финансовые инвестиции. Долгосрочные финансовые инвестиции в бухгалтерском балансе учитываются по:

- а) покупной стоимости;
- б) стоимости с учетом переоценки; наименьшей оценки из покупной и текущей стоимости, определенной в основе портфеля.

Последовательность проверки правильности отражения в балансе долгосрочных финансовых инвестиций:



Аудиторская проверка начинается с ознакомления с документами, которые подтверждают факт совершения финансовых вложений: акциями, сертификатами, облигациями, свидетельствами, договорами.

К документам, подтверждающим продажу ценных бумаг, относятся акты купли-продажи, патентные поручения и др.

Информация о наличии и движении финансовых инвестиций организаций отрасли обобщается на счетах 1300 «Краткосрочные вложения» и 2800 «Долгосрочные финансовые вложения», к которым могут быть открыты субсчета:

- 1310 «Долговые ценные бумаги»
- 1320 «Долевые ценные бумаги»
- 1390 «Прочие краткосрочные вложения»
- 2810 «Долговые ценные бумаги»
- 2820 «Кредиты, займы выданные»
- 2890 «Прочие долгосрочные инвестиции».

По дебету указанных счетов отражаются операции по приобретению ценных бумаг в корреспонденции с кредитом соответствующих счетов учета денежных средств, счета 3110 «Счета к оплате» и счета 3190 «Прочая кредиторская задолженность и начисления». По кредиту счетов отражается погашение (выкуп) и продажа ценных бумаг в корреспонденции с дебетом счета 9590 «Расходы по реализации ценных бумаг».

Ценные бумаги приходятся на соответствующие счета краткосрочных и долгосрочных финансовых вложений по стоимости приобретения, включая брокерские вознаграждения и вознаграждения за банковские услуги. При приобретении финансовых вложений по стоимости, которая включает проценты, дивиденды, начисленные до приобретения, в бухгалтерском учете отражается покупная стоимость, уменьшенная на величину оплаченных покупателем продавцу процентов.

На разницу между покупной стоимостью и стоимостью погашения финансовых инвестиций (скидку или премию, возникающих при приобретении) инвестор начисляет амортизацию в течение периода его владения. В случаях, когда покупная стоимость приобретенных ценных бумаг выше номинальной стоимости, разница между покупной и номинальной стоимостью списывается на доходы, что оформляется бухгалтерской записью:

- 1) Дт 1550 «Начисленные проценты»
Кт 9130 «Дивиденды по акциям и доходы в виде процентов»
- 2) Дт 9590 «Расходы по не основной деятельности»
Кт 1310, 2810 «Облигации».

В случаях, когда покупная стоимость приобретенных ценных бумаг ниже их номинальной стоимости, начисление разницы между покупной и номинальной стоимостью оформляется записью:

1) Дт 1550 «Начисленные проценты»

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

2) Дт 9590 «Расходы по не основной деятельности»

Кт 1310, 2810 «Облигации».

В обоих случаях сумма 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 счетах учета должна соответствовать номинальной стоимости. Долгосрочные финансовые вложения подлежат периодической переоценке, поэтому аудитор должен изучить ее материалы и проверить правильность отражения результатов произведенных переоценок на соответствующих счетах бухгалтерского учета. Сумма дооценки в этом случае относится на увеличение собственного капитала с записью:

Дт 2800 «Долгосрочные финансовые вложения»

Кт 5220 «Корректировки по переоценке инвестиций».

Уменьшение стоимости инвестиций в результате их переоценки оформляется проводкой:

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 учета арендованных основных средств в дорожном строительстве необходимо осуществлять проверку правильности:

- отнесения аренды к текущей или долгосрочной, оформления договоров и приема-сдаточных актов передачи основных средств в аренду;

- отражения в учете и отчетности финансовых результатов от аренды;
- начисления амортизации при долгосрочной аренде;
- отражения капиталовложений в арендованные основные средства.

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

Практика показывает, что нарушения и ошибки в бухгалтерском учете арендованных основных средств допускаются в основном при оформлении их движения. Поэтому основные средства требуют особого первичного учета. При поступлении основных средств оформляются накладные или счета-фактуры, акт приема-передачи основных средств.

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 2.3.

К основным процедурам аудита учет аренды в дорожном строительстве нами отнесены: проверка регистров учета арендованных активов, проведение инвентаризации и сопоставление результатов проведенной инвентаризации с данными аналитического учета, анализ состояния и эффективности использования арендованных основных средств, оценка правильности начисления амортизации, достоверности и корректности учетной 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.

Таблица 2.3 - Процедуры аудита арендованных основных средств в дорожном строительстве

№	Перечень процедур	Источники информации
1.	Детальная проверка данных регистров учета основных средств, их подсчет и сверка с данными счетов Главной книги	Инвентарные карточки учета основных средств, ведомости, журналы-ордера
2.	Выбор контрольного объекта основных средств по данным регистров учета: <ul style="list-style-type: none"> • проведение инвентаризации (осмотра) основных средств • проверка документов на право собственности (договоров аренды) 	Инвентаризационные описи, результаты текущей инвентаризации, акты приема-передачи, договоры, счета-фактуры
3.	Подготовка списка поступления и распределения основных средств: <ul style="list-style-type: none"> • документальное подтверждение правильности соответствующих виз; • проверка правильности определения и полноты отражения в учете первоначальной стоимости основных средств 	Договоры, счета-фактуры, накладные, авансовые отчеты, акты приема-передачи/списания, инвентарные карточки учета основных средств, Главная книга
4.	Проведение анализа эффективности основных средств	Аналитические расчеты (процедуры)
5.	Проверка данных инвентаризации основных средств и сравнение ее результатов с данными аналитического учета	Инвентаризационные описи и инвентарные карточки учета основных средств
6.	Проверка правильности выделения и возмещения НДС по поступившим основным средствам, начисления НДС и других налогов при реализации и безвозмездной передаче основных средств, а также налога на имущество по ним	Расчетно-платежные документы, расчеты по налогам
7.	Анализ правильность начисления амортизации по соответствующим нормам, способам	Ведомости амортизационных отчислений, нормативные документы
8.	Подсчет и сверка данных аналитического учета начисленного износа с данными счетов Главной книги	Подсчет и сверка данных (пересчет, прослеживание)
9.	Проверка правильности расчета и отражения на счетах арендной платы. Сверка данных учета с данными арендных договоров, установление вида аренды для капитализации	Договоры аренды, данные счетов доходов и расходов, выписки банка, Главная книга

Источник: составлено автором

Это можно отнести одновременно к рискам для арендатора. 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 отчетности предлагаем учет специфических рисков, к примеру, по учету рисков инвестиционных проектов и государственных субсидий.

ГЛАВА 3. ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЕТНО-КОНТРОЛЬНЫХ ПРОЦЕДУР ПО ЗАТРАТАМ И МЕТОДЫ КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ РАБОТ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

3.1. Анализ и оценка развития дорожного строительства Кыргызской Республики

Общая протяженность автомобильных дорог в стране составляет более 34000 км, из которых 19000 км - автомобильные дороги общего пользования. Протяженность автомобильных дорог международного значения составляет 4326 км. В проекты по реабилитации автодорог были привлечены инвестиции Азиатского банка развития, Европейского банка реконструкции и развития, Экспортно-импортного банка Китая, Всемирного банка, Европейского союза, Евразийского банка развития, Японского агентства международного сотрудничества, Арабской координационной группы, Государственного банка Китайской Народной Республики.

В настоящее время более 90 % пассажирских и около 80 % грузовых перевозок осуществляется автомобильными дорогами. За 2023 год автомобильным транспортом перевезено 541 млн. пассажиров и более 51 млн. тонн грузов. В 2023 году были проведены работы по реабилитации и реконструкции автодорог «Южного транспортного коридора», «Ош-Баткен-Исфана», «Бишкек-Ош», «Бишкек-Нарын-Торугарт», Исык-Кульской кольцевой автодороги, строительству альтернативной дороги «Север-Юг», а также по проекту «Улучшение дорожных путей сообщения в Центральной Азии».

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 счет 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. Около 55% выделяемых средств расходуется на строительство автомобильных дорог, тогда как 45% - на ремонт и содержание дорог.

Согласно отчету о глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума Кыргызская Республика входит в группу худших стран по качеству автомобильных дорог, занимая **113 место** из 141 страны мира. Ведь именно по качеству дорог судят о том, насколько страна развита. Любой иностранец, посетивший нашу страну, в числе главных недостатков называет плохие дороги, а часто и полное их отсутствие.

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 3.1).

Таблица 3.1 - 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: МТиК КР

В динамике, к сожалению, наблюдается 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 3.2 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 3.2 – Показатели оценки качества дорог IRI

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: составлено автором

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

- хорошее: доля дорог с IRI < 3.5 составляет 43.9% от общего числа дорог;

- удовлетворительное: доля дорог с $3.5 \leq IRI < 5.5$ составляет 23.7% от общего числа дорог;
- плохое: доля дорог с $IRI \geq 5.5$ составляет 31.5% от общего числа дорог.

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

Данные о состоянии дорог Кыргызстана по методике IRI отражены в таблице 3.3.

Таблица 3.3 - 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: МТиК КР

Международные транспортные коридоры несут большую нагрузку, чем другие категории автодорог. По данным анализа интенсивности движения 75 % нагрузки приходится на автотранспортные коридоры, на государственные – примерно 15 % и 10 % – на местные автомобильные дороги, что также должно быть учтено при планировании ремонта и содержания автомобильных дорог.

Главной проблемой дорожной отрасли были и остаются недостаточные объемы финансирования. Ученые и практики говорят о недостаточности усилий по достижению устойчивости функционирования дорожной отрасли, в первую очередь, из-за недостаточного финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог.

Несмотря на то, что в последние годы стабильно увеличиваются средства, выделяемые в дорожное строительство, практика финансирования дорожной отрасли в пределах 25-30 % от общей потребности сохраняется и

по сей день. Значительную долю в финансировании дорожной отрасли занимают затраты на ежедневное содержание автодорог и заработную плату административного персонала.

В этих условиях финансирование автомобильных дорог общего пользования для его содержания, в частности за последние 5 лет, является относительно стабильным, с учетом ориентирования республиканского бюджета на социальные выплаты и привлечение внешнего финансирования на строительство дорог в пределах 35-40 % от общего объема внешних инвестиций. При этом следует отметить, что хроническая нехватка денежных средств из бюджета является следствием неэффективного планирования и использования средств, выделяемых на дорожные работы.

В целом, можно отметить значительное улучшение дорожной инфраструктуры страны за последние годы, выделение на нее всё больше средств. Свыше 60 % от общего объема инвестиций в транспортную инфраструктуру финансируется за счет 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 3.1.

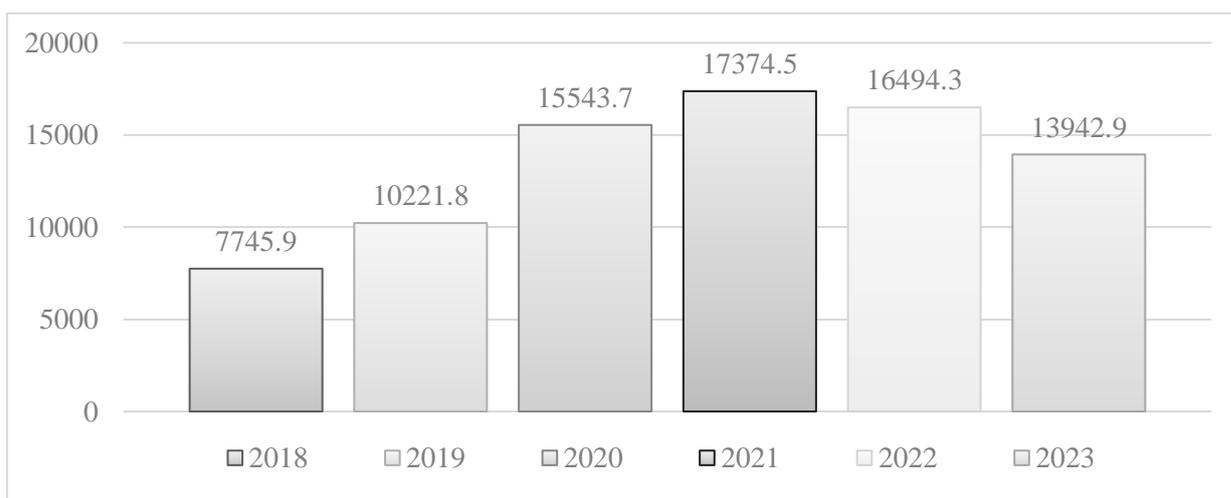


Рисунок 3.1. Объемы поступивших в дорожную отрасль КР инвестиций (млн сомов)

Источник: МФ КР

Как отмечено выше, на сферу транспорта и дорог приходится наибольший удельный вес всех поступающих инвестиций. Так, в 2023 году данный показатель составил 48,7%.

На реабилитацию автомобильных дорог международного значения с 1996 года по 2023 годы было привлечено средств международных доноров в объеме 2531,16 млн долларов США и реабилитировано 2043 км участков международных автотранспортных коридоров. Общая протяженность охваченных проектами по восстановлению международных транспортных коридоров составляет 900,6 км, в том числе на 526 км непосредственно ведутся строительные работы. В основном средства доноров направляются на реабилитацию транспортных коридоров, согласованных в рамках программы Центрально Азиатского регионального экономического сотрудничества.

Улучшение сети местных автодорог требует дополнительных бюджетных усилий в размере не менее 30 миллионов долларов США в год.

Что касается видов работ в дорожной отрасли, то можно отметить ежегодное увеличение объемов работ по устройству асфальтобетонного покрытия, шероховато-поверхностной обработки, черногравийного покрытия, и ямочному ремонту, снижение объемов работ по ремонту мостов и текущего ремонта асфальтобетонных покрытий (таблица 3.4).

Таблица 3.4 - Объем 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. м ²)	240,0	250,0		190,0	84,8	764,8

Источник: МТик КР

Анализ и сравнение объемов работ и финансирования показывает, что значительный объем средств уходит на улучшение, расширение и реконструкцию дорог, состояние которых ухудшается ускоренными темпами, приводя к тому, что объем средств, необходимых для их поддержания увеличивается. Это подтверждает необходимость реализации мер по повышению эффективности дорожного сектора.

По результатам анализа объемов финансирования и осуществления дорожных работ можно сделать следующие выводы:

- имеет место непропорциональное соотношение распределения ресурсов на реконструкцию/строительство дорог в сравнении с выделением средств на их содержание приводит к изнашиванию дорожной сети и к большему направлению финансовых средств на ее поддержание;
- управление дорожным сектором и институциональная структура не эффективны.

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. В рамках реализации Соглашения о техническом сотрудничестве между правительствами Кыргызской Республики и Японии, в период с 2007 по 2018 годы Правительством Японии было выделено 4 гранта и было предоставлено 565 единиц дорожно-строительной техники и оборудования, в том числе 7 комплектов асфальтобетонных заводов и камнедробильных установок. В результате их использования существенно улучшен потенциал содержания и обслуживания дорог в Чуйской, Нарынской, Иссык-Кульской, Таласской, Ошской и Джалал-Абадской областях.

На базе имеющихся ремонтных мастерских дорожных организаций организованы цеха, которые диагностируют автодорожную технику, проводят шиномонтажные работы, мелко срочный ремонт, сварочные и слесарные работы, техническое обслуживание и ремонт узлов и агрегатов. Данные цеха и производственные участки внесли большую помощь по организации технического обслуживания и ремонта техники, существенно усилили производственный потенциал и улучшили ремонтную базу дорожных учреждений.

Сведения по оснащенности отрасли техников и оборудованием представлены в таблице 3.5.

Таблица 3.5 - Количество техники и оборудования (по состоянию на 2023 год)

Вид дорожно-строительной техники и оборудования	Ед. изм.	Всего		Оснащенность %
		В наличии	Потребность	
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: МТиК КР

Так, по состоянию на 2023 год показатель оснащенности дорожных подразделений дорожной техникой и оборудованием составил в целом 48%.

При этом 35 % из имеющейся техники находится в нерабочем состоянии из-за выхода срока эксплуатации, не подлежат восстановлению или ремонту из-за отсутствия запасных частей на них.

Применение новых образцов высокопроизводительной дорожной техники существенно сокращает сроки строительства автомобильных дорог, улучшает качество их содержания.

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

Государственное предприятие «Кыргызавтожол» при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики было создано в декабре 2021 года путем присоединения к нему множества государственных предприятий и учреждений, занимающихся ремонтом и обслуживанием автомобильных дорог. В частности, были объединены большинство дорожно-эксплуатационных учреждений, ГП «Государственная дирекция автомобильной дороги Бишкек-Ош», управления 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 в одно с целью обеспечения круглогодичного, безопасного и бесперебойного движения автотранспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования.

Целью этого объединения было обеспечение круглогодичного, безопасного и непрерывного движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования. В задачи государственного предприятия «Кыргызавтожол» входят реализация государственных заказов по ремонту и обслуживанию автомобильных дорог, обеспечение безопасного и бесперебойного движения транспортных средств по дорожной сети страны.

Предприятие призвано обеспечивать нормативный уровень качества обслуживания и выполнение работ по текущему ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и дорожных сооружений в соответствии с требованиями нормативно-технических документов и стандартов по состоянию и содержанию автомобильных дорог. Объединение произошло в целях целевого, экономного и эффективного использования финансовых и материальных ресурсов, выделяемых на ремонт и содержание участков автомобильных дорог общего пользования и дорожных сооружений, в том числе за счет внедрения прогрессивных и ресурсосберегающих дорожных технологий и материалов.

Структура предприятия отражена на рисунке 3.2.



Рисунок 3.2. Структурные подразделения ГП «Кыргызавтожол»

Источник: составлено по данным ГП «Кыргызавтожол»

ГП «Кыргызавтожол» обеспечивает качество обслуживания и осуществления работ по ремонту и обслуживанию автомобильных дорог

общего пользования и дорожных сооружений 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 счет применения ресурсосберегающих прогрессивных технологий и материалов.

«Кыргызавтожол» строит дороги и мосты, транспортные сооружения, защитные дамбы, ведет берегоукрепительные работы и другие объекты государственного значения, ведет постоянное наблюдение за транспортным эксплуатационным состоянием дорог и дорожных сооружений, проводит оценку технического состояния автомобильных дорог, ведет учет и работы по ликвидации 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» в соответствии с требованиями стандартов, касающихся строительной отрасли. В области организации учетно-аналитической и контрольной деятельности нами сделаны ряд практических рекомендаций руководству предприятия касательно:

- стандартов бухгалтерского учета и финансовой отчетности - «Кыргызавтожол» рекомендовано соблюдение МСФО, поскольку в них четко определены правила учета затрат на строительство объектов инфраструктуры;

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

- калькуляции себестоимости - «Кыргызавтожол» предлагается выполнять расчет 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;

- амортизации и резервов – помимо учета 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 3.6 представлены данные по доходам организации, по которому можно сделать следующие выводы:

1. Доходы:

• Всего доходы в 2023 году составили 4 208 922,6, что на 116,2% относительно плана и на 100% относительно факта в 2022 году.

• выручка от основной операционной деятельности снизилась с 4 221 268,8 в 2022 году до 4 008 922,6 в 2023 году;

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

• доходы от ремонта также уменьшились с 2 020 734,0 до 2 005 276,0;

• от текущего ремонта увеличился с 317 399,7 в 2022 году до 771 480,8 в 2023 году;

• доходы от содержания дорог незначительно уменьшились с 204 657,0 до 464 218,0;

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

Таблица 3.6 - Анализ полученных доходов от экономической деятельности 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

Источник: составлено автором по данным ГП «Кыргызавтожол»

Таким образом, всего доходы составили:

- в 2022 году: 4 273 047,4
- в 2023 году: 4 208 922,6 при плане 4 965 482,9.

Структура доходов «Кыргызавтожол» выглядит следующим образом:

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

Расходы ГП «Кыргызавтожол» составили (таблица 3.7):

- в 2022 году: 4 235 795,5;
- в 2023 году: 4 159 161,0;
- план: 5 159 808,9.

Структура расходов:

Капитальные вложения:

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

Средний ремонт:

- в 2022 году: 2 020 734,0 (47,70% от общих расходов);
- в 2023 году: 2 005 276,0 (48,23% от общих расходов).

Текущий ремонт:

- в 2022 году: 317 399,7 (7,49% от общих расходов);
- в 2023 году: 771 480,8 (18,55% от общих расходов).

Содержание дорог:

- в 2022 году: 204 657,0 (4,83% от общих расходов);
- в 2023 году: 464 218,0 (11,17% от общих расходов).

Таблица 3.7 - Анализ расходов по экономической деятельности ГП «Кыргызавтожол»

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: составлено автором по данным ГП «Кыргызавтожол»

Структурный анализ показывает, какие категории доходов и расходов играют ключевую роль в общей картине финансовой деятельности организации. В данном случае 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, что на 104,2% относительно фактических показателей за 2022 год;

- уменьшение выручки может указывать на изменения в объемах продаж или ценовой политике организации.

2. 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.

3. Доход от прочей операционной деятельности:

- рост доходов от прочей операционной деятельности на 283,9% может быть связан диверсификацией бизнеса или освоением новых рынков.

Сравнительный анализ:

1. Общие расходы:

- в 2022 году: 4 235 795,5;

- в 2023 году: 4 159 161,0

- сокращение на 76 634,5.

2. Фонд оплаты труда:

- в 2022 году: 639 598,5

- в 2023 году: 991 279,0
- увеличение на 351 680,5.

3. Сырье и материалы для производства:

- в 2022 году: 1 728 387,7
- в 2023 году: 1 603 569,0
- снижение на 124 818,7.

4. Прочие расходы:

- в 2022 году: 509 820,1
- в 2023 году: 500 166,6
- снижение на 9 653,5.

5. Налоги к оплате:

- в 2022 году: 377 126,7
- в 2023 году: 463 582,7
- увеличение на 86 456,0.

Далее провели структурный анализ расходов по данным статьям:

Структурный анализ расходов «Кыргызавтожол»:

1. Фонд оплаты труда:

- заработная плата составляет большую часть фонда оплаты труда (около 87,8% в 2022 году и 85,7% в 2023 году);
- социальное страхование составляет оставшуюся часть (около 12,2% в 2022 году и 14,3% в 2023 году).

2. Сырье и материалы для производства:

- строительные материалы и топливо составляют основную часть расходов на сырье и материалы для производства;
- в 2022 году строительные материалы составили 73,1%, а топливо - 26,9%. в 2023 году эти показатели изменились, составив 71,6% и 28,1% соответственно.

3. Прочие расходы:

- к прочим относят расходы на приобретение вспомогательных материалов, сырья и материалов заказчика.

4. **Налоги к оплате:**

- НДС и налог на прибыль являются основными составляющими налогов к оплате.

Проведенный анализ позволяет определить структуру расходов и их изменений в динамике, выделить моменты, на которые требуется уделить особое внимание в финансовом управлении организацией.

Проанализируем динамику изменения расходов в разрезе статей:

1. Фонд заработной платы. Росту расходов по фонду оплаты труда в 2023 году (на 351 680,5 сомов) привело увеличение численности персонала и рост размеров заработной платы, что обусловлено ростом производительности 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 сомов в 2023 году произошло в результате снижения цен, оптимизации производства и изменения объемов производства. Данный факт может свидетельствовать о более эффективном использовании и улучшении управления запасами.

3. Прочие расходы. Прочие расходы также сократились в 2023 году на 953,5 в результате оптимизации операционных расходов, сокращения непроизводительных затрат и улучшения управления расходами. Это может свидетельствовать о более строгом финансовом контроле и реорганизации бизнес-процессов.

4. Налоги к оплате. Увеличение налогов к оплате в 2023 году на 86 456,0 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. Эти изменения в расходах могут иметь различные причины и требуют дальнейшего анализа для полного понимания их 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, что подтверждает факт более результативного использования ресурсов и усиления контроля над расходами.

Фонд заработной платы значительно возрос в 2023 году от показателя 2022 года на (351680,5). 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 - данная статья расходов имела тенденцию сокращения вследствие оптимизации расходов и усиления контроля.

Налоги к оплате - наблюдается 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 учету.

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 внимания к вопросу управления персоналом, разработке налоговой стратегии для обеспечения устойчивости финансового состояния.

Таблица 3.8 - Анализ финансовых результатов от экономических результатов деятельности

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 учета 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: составлено автором по данным ГП «Кыргызавтожол»

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

- Чистая прибыль/убыток:

в 2022 году 37251,9 (прибыль);

в 2023 году -194 326,0 (убыток);

изменение - значительное снижение прибыли и появление убытка в 2023 году, что требует дополнительного анализа причин и принятия мер для исправления ситуации.

- Всего активы:

в 2022 году: 3 520 180,0;

в 2023 году: 672 524,6;

изменение - сокращение активов до 672 524,6 в 2023 году, что может указывать на изменения в структуре бизнеса или финансовые проблемы.

- Основные средства:

в 2022 году: 2 096 480,5;

в 2023 году: 2 725 424,6;

изменение - увеличение основных средств на 629 944,1, что может быть связано с инвестициями в развитие бизнеса или средствами для обеспечения производственной деятельности.

- Дебиторская задолженность:

в 2022 году 595 480,2;

в 2023 году 400 000,0;

изменение - снижение дебиторской задолженности на 195 480,2, что может быть результатом эффективного управления дебиторской задолженностью или изменений в платежных условиях.

- Кредиторская задолженность:

в 2022 году 1 407 529,8;

в 2023 году 416 836,1.

изменение - снижение кредиторской задолженности на 990 693,7, что может быть связано с оптимизацией платежных условий или реорганизацией финансовых обязательств.

- Собственный капитал:

в 2022 году 2 016 936,7;

в 2023 году 1 411 855,7;

изменение - сокращение собственного капитала на 605 081,0, что указывает на убыточную деятельность или выплату дивидендов.

- Налоги, без учета налога на прибыль:

в 2022 году 41 643,7;

в 2023 году 54 136,8;

изменение - увеличение налогов на 12 493,1, что связано с ростом доходов и изменениями в налоговом законодательстве.

- Капитальные вложения:

в 2022 году 177 126,0;

в 2023 году 2 326 833,1;

изменение - значительное увеличение капитальных вложений в 2023 году, что связано с увеличением инвестиций в развитие бизнеса и приобретением основных средств.

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

Для проведения финансового анализа рассмотрим основные показатели и попробуем сделать выводы о финансовом состоянии организации:

1. Чистая прибыль/убыток:

- В 2022 году наблюдалась прибыль в размере 37 251,9, что свидетельствует о положительной финансовой деятельности.

- В 2023 году организация понесла убыток в размере -194 326,0, что является серьезным отрицательным финансовым результатом.

2. Активы:

- Сокращение активов с 3 520 180,0 в 2022 году до 672 524,6 в 2023 году говорит о значительном уменьшении активной базы организации.

- Основные средства. Рост основных средств с 2 096 480,5 в 2022 году до 2 725 424,6 в 2023 году может свидетельствовать о инвестициях в производственные мощности и оборудование.

- Дебиторская и кредиторская задолженность. Снижение дебиторской задолженности с 595 480,2 до 400 000,0 и кредиторской задолженности с 1 407 529,8 до 416 836,1 может свидетельствовать о более эффективном управлении денежными потоками и финансовыми обязательствами.

- Собственный капитал. Сокращение собственного капитала с 2 016 936,7 до 1 411 855,7 может указывать на потерю капитала организации.

- Налоги и капитальные вложения. Увеличение налогов и капитальных вложений в 2023 году может быть обусловлено ростом общей деятельности или изменениями в налоговой политике.

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, сократила 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 объем 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.

Таким образом, калькуляция себестоимости и учет затрат в дорожном строительстве предполагает учет различных аспектов и требует комплексного системного подхода к учету всех элементов и статей затрат, понесенных в ходе проектирования, строительства 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 в зависимости от воздействия различных факторов в каждом отдельном проекте. К примеру, строительство дорог в горной местности обходится намного дороже, чем в равнинной местности ввиду необходимости проведения сложных инженерных работ и увеличения объемов 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, расчетная осевая нагрузка с учетом 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 строгом 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.

В ходе исследования нами была исследована деятельность ОсОО «ЖБИ», в целях повышения эффективности финансовой деятельности которого нами предложено расширение ассортимента и увеличение производства бетона. Бетонные продукции имеют модифицированный вид, что позволяет реализовать тонкослойные технологии при выполнении плиточных, штукатурных и монолитных работ. Сегодня спрос на бетонные изделия имеет тенденцию роста для строительства дорог.

Асфальтированные дороги изнашиваются быстрее, чем дороги из бетона, но во многих странах бетонные дороги заменяют асфальтированными, так как они дешевле, несмотря на то, что бетонные дороги обладают рядом преимуществ. Преимущества бетонных дорог:

- *прочность и отсутствие необходимости в ремонте:* У бетонных дорог срок службы более сорока лет, тогда как асфальтированные дороги изнашиваются в течение десяти лет. Более того, во время эксплуатации дорогам из бетона не требуется частый ремонт, который требуется асфальтированным дорогам;

- *транспортные средства потребляют меньше топлива:* Транспортное средство во время передвижения по бетонной дороге потребляет на 15-20 % меньше топлива, чем при движении по асфальтированной дороге. Это связано с тем, что дорога из бетона не деформируется под колесами нагруженных грузовиков;

- *бетон стоек к утечке автомобильного топлива и к экстремальной погоде:* В отличие от асфальтированных дорог, бетонные дороги не повреждаются от масел и топлива транспортных средств или от условий экстремальной погоды, ливней или чрезвычайно высокой температуры воздуха;

- *бетон более экологичен, чем асфальт:* При мощении дорог асфальтом (битумом) происходит сильное загрязнение воздуха. Кроме того, меньшее

потребление топлива транспортными средствами, передвигающимися по бетонным дорогам, означает меньшее загрязнение окружающей среды;

- *экономия природных ресурсов*: Асфальт (битум) производится из нефти, запасы которой уменьшаются. Бетон (цемент) производится из доступного известняка.

В то же время к недостаткам бетонных дорог относятся:

- *стоимость работ по укладке*: Стоимость мощения бетонной дороги немного выше, по сравнению с покрытием асфальтом.

- *проблема в обслуживании*: В случае, если бетонная дорога трескается или портится, подлежит замене целая бетонная плита.— *Обеспечение системы безопасности*: В дождливый и зимний сезоны транспортные средства больше подвержены скольжению на бетонной дороге, покрытой осадками.

Бетонные дороги обладают высокой прочностью и более экологически чистые по сравнению с асфальтированными дорогами. Однако затраты на асфальтирование гораздо меньше, чем на бетонирование. Кроме того, асфальтированная дорога обеспечивает лучшее сцепление и уберезет автомобиль от скольжения во время снегопада. По данным специалистов 1 м² бетонного покрытия дороже на 55\$ чем асфальтовая дорога.

Основные потребители бетонных изделий в КР - это строительные и ремонтные организации - на их долю приходится 75% продаж.

В настоящее время отмечается тенденция к увеличению рынка сбыта бетонных изделий. Основными причинами его изменения являются: увеличение объемов строительства и ремонтных работ; удобство применения сухих строительных смесей; доступность и близость товара к покупателю (до недавнего времени сухие строительные смеси выпускали только цементные заводы).

По результатам исследований насыщенности рынка жидкого бетона, можно говорить о дефиците предложения. Спрос не удовлетворяется, т.е. есть «ниша». Исходя из полученных данных и возможностей самого

предприятия «ЖБИ» (финансовые и производственные возможности), целесообразно начать производство жидких бетонов и предусмотреть объем выпуска, равный 22000 м³ в год.

Стратегия предприятия направлена на создание производственных мощностей по производству бетонных смесей и выпуск следующего ассортимента продукции: бетон В-7,5; бетон В-12,5; бетон В-15; бетон В-20; бетон В-22,5; бетон В-25; бетон В-30. Определим необходимые финансовые вложения для создания производственных мощностей.

ОсОО «ЖБИ» на протяжении долгого периода времени сотрудничает с «АКБ Кыргызстан». С целью организации нового производства фирма планирует в этом банке получить финансовая аренда оборудования (лизинг) в размере 70 млн. сомов. Предприятие обязуется возвратить денежную сумму и уплатить начисленные на нее проценты в размере 16% годовых от суммы предоставленного лизингового кредита в течение 8 лет.

Предполагаемый коэффициент загрузки оборудования для производства жидких бетонов 0,92. Работа в одну смену – 8 часов; количество рабочих дней в месяц – 20 дней. Производительность - оборудования может обеспечить объем выпуска 92 куб. метров продукции в смену. Следовательно, в месяц это составит 1840 м³ , а годовая мощность составить 22080 м³.

Рассмотрим выпуск жидкого бетона для вновь создаваемого производства. Расчет производится исходя из средних цен на материалы, энергию, топливо на момент составления инвестиционного проекта. Проведем калькуляцию себестоимости. Элементы «Материальные затраты» отражают 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.

Расчет затрат на сырье и материалы представлен в таблице 3.9.

Таблица 3.9 - 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: ОсОО «ЖБИ»

При определении отпускной цены продукции необходимо учитывать размер прибыли, которую предприятие планирует получить, НДС и налога с продаж. Расчет отпускной цены продукции представлен в таблице 3.10.

Таблица 3.10 - 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: ОсОО «ЖБИ»

При определении плана сбыта необходимо учесть не только возможности оборудования, но и сезонные колебания спроса, перерывы в сырьевом обеспечении, удорожание сырья и материалов.

Спрос на жидкие бетоны носит сезонный характер (уменьшение в зимний период и увеличение в летний). Исходя из опыта работы фирмы «ЖБИ» и других предприятий, занимающихся производством и реализацией строительных материалов, а также опираясь на статистические данные, можно говорить об изменении спроса в 1,5 раза. В связи с этим с ноября по апрель, когда спрос падает, предлагается не снижать объем производства, тем самым создавать запасы продукции, которые позволят удовлетворить спрос на продукцию в летний период. Увеличить объемы производства с апреля по ноябрь (если это будет необходимо) возможно за счет организации рабочего графика в две смены.

Относительно изменения закупочной цены на сырье, оплаты труда и услуги можно предположить (на основании прошлых лет), что будет происходить удорожание 7% ежегодно, это также отразится и на цене производимой продукции и соответственно на выручке.

Однако при оценке эффективности инвестиционного проекта мы будем за базу брать денежные потоки, рассчитанные на основе текущих цен, то есть без учёта прогнозируемой инфляции. Соответственно и ставку дисконтирования для расчёта возьмём реальную – без учёта инфляции.

Таким образом, учитывая все выше перечисленные факторы, а также принимая во внимание, что организация в дальнейшем будет увеличивать мощность и расширять рынки сбыта на 10% ежегодно, производственная деятельность предприятия по выпуску жидких бетонов обеспечит следующие объемы продаж и денежные поступления впервые 5 лет.

**Таблица 3.11 - Прогноз объема продаж и выручки (в текущих ценах)
ОсОО «ЖБИ»**

Наименование продукции	2025 г.		2026 г.		2027 г.		2028 г.		2029 г.	
	м ³	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: рассчитано автором по данным ОсОО «ЖБИ»

Прогнозируемые объемы продаж могут колебаться в зависимости от экономических (изменение спроса, цены), правовых (нововведения в законодательстве), форс-мажорных обстоятельств и прочих факторов.

Далее рассмотрим финансовый план реализации данного инвестиционного проекта, на основе которого будем рассчитывать показатели экономической эффективности (таблица 3.12).

Таблица 3.12 - 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: рассчитано автором по данным ОсОО «ЖБИ»

Основными факторами, влияющими на финансовый результат деятельности предприятия, выступают объем продаж и затраты на производство. Спрогнозированный нами объем продаж рассматривался с точки зрения объема спроса и производственных возможностей предприятия. Интервал планирования равен 1 год, период – 5 лет, что позволяет осветить наращивание объемов производства и мощности предприятия, а также сезонные колебания.

На основе полученных ожидаемых денежных потоков по проекту рассчитаем основные показатели эффективности инвестиционного проекта.

Для этого сначала определим ставку дисконтирования. Для реализации инвестиционного проекта планируется привлечение кредитных ресурсов, поэтому в ставку дисконтирования необходимо также включить стоимость привлекаемых кредитных ресурсов. Ставка по лизингу составляет 16%.

Рассчитаем показатели эффективности инвестиционного проекта. Для этого заполним промежуточную таблицу.

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: рассчитано автором по данным ОсОО «ЖБИ»

Таким образом, показатель чистого дисконтированного дохода (NPV) мы рассчитали как разницу между суммой дисконтированных положительных денежных потоков, генерируемых проектом, и величиной первоначальных инвестиций, данный показатель составил 11540,608 тыс. сомов. Так как величина NPV оказалась положительной, мы можем сделать вывод о том, что рассматриваемый проект эффективен, то есть принесёт как минимум доходность, заложенную в ставке дисконтирования (16%). То есть

внутренняя норма доходности (IRR) инвестиционного проекта превышает требуемый уровень доходности в 28,8%.

Показатель индекса доходности (PI) мы рассчитали как отношение суммы дисконтированных положительных денежных потоков, генерируемых проектом, к величине первоначальных инвестиций. Индекс доходности составил 1,29. Он больше единицы, значит проект эффективен.

При расчёте дисконтированного периода окупаемости (DPP) будем ориентироваться на строчку «дисконтированный суммарный денежный поток нарастающим итогом». Так, показатель дисконтированного периода окупаемости составил 3,32 лет.

Также рассчитаем по аналогии статический показатель эффективности – период окупаемости (PP). Так, показатель периода окупаемости составил 2,66 лет. Так, проект окупится уже через 2,66 лет, по окончании 5-летнего периода, то есть в 2029 году.

Таким образом, мы можем сделать вывод о том, что реализация проекта по производству жидких бетонов целесообразна, проект эффективен.

В ходе исследования нами проведен анализ деятельности ОсОО «Спецтехника и аренда», занимающегося предоставлением в аренду оборудования и специальной техники организациям дорожного 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 дорожных и 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 3.13.

Таблица 3.13 – 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: рассчитано автором по данным ОсОО «Спецтехника и аренда»

Далее выполнен факторный анализ рентабельности собственного капитала ОсОО «Спецтехника и аренда» за 2024 год (таблица 3.14).

Таблица 3.14 - Анализ рентабельности собственного капитала ОсОО «Спецтехника и аренда» за 2024 год

Показатель	План за 2025 года		За 2024 года		сом	Относительное изменение, %
	усл. обозн.	сом	усл. обозн.	сом		
Чистая прибыль (убыток)	П ₁	201 456 000	П ₀	144 211 080	-57 244 920	-28,4%
Прибыль (убыток) до налогообложения	Пн ₁	224 328 347	Пн ₀	160 234 533	-64 093 813	-28,6%
Выручка от работ или услуг	В ₁	330 480	В ₀	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	Рск ₁	74,5%	Рск 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	Роб ₁	0,92	Роб ₀	678,80	-677,87	-99,9%

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

Влияние факторов на изменение рентабельности собственного капитала оценим по 4-х и 2-х факторной моделям, от разим результаты в таблицах 3.15 и 3.16.

Таблица 3.15 - 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: рассчитано автором по данным ОсОО «Спецтехника и аренда»

Таблица 3.16 - 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: рассчитано 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.сом (-6,4%).

Темпы роста по разным категориям основных средств колеблются 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 сом до 144,2 млн сом);

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

Основными факторами стали снижение рентабельности продаж (-48634,9%) и увеличение коэффициента оборачиваемости капитала (+48598,1%).

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 организации даны 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 создает 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 учета и контроля инвестиций и аренды в дорожном строительстве

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

- классификацию и капитализация инвестиций - инвестиции в дорожное строительство классифицируются по видам (строительство, реконструкция, модернизация, капитальный ремонт) и стадиям реализации (проектирование, строительство, эксплуатация). Согласно действующим нормативам, все капитальные затраты, связанные с приобретением, строительством или модернизацией дорожных объектов, подлежат капитализации. Это предполагает включение всех затрат в первоначальную стоимость активов, которая затем амортизируется в течение установленного срока службы. Капитализация затрат обеспечивает корректное отражение активов в балансе и их последующую амортизацию;

- методы учета и документирования - в практике учета 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 счета-фактуры. Эти документы необходимы для обеспечения прозрачности и достоверности учета, а также для последующего анализа и отчетности.

Эффективность учета 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 учета и соблюдения установленных стандартов и процедур.

Системный анализ учета и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызской Республики требует рассмотрения взаимосвязей между различными аспектами учета и аудита, а также их влияния на общую эффективность деятельности предприятий. В таблицах 3.17 и 3.18 отражены ключевые аспекты учета и аудита с позиции их влияния на эффективность деятельности предприятий.

Таблица 3.17 - Основные аспекты учета инвестиций и аренды в дорожном строительстве

	Методы учета	Влияние на эффективность
1. Учет инвестиций	Историческая стоимость - использование первоначальной стоимости активов, что может не отражать их реальную стоимость	Точная оценка и своевременная переоценка инвестиций позволяют более точно оценить финансовое состояние и ликвидность предприятия, что влияет на способность привлекать инвестиции и финансирование
	Переоценка - регулярное пересмотрение стоимости активов для отражения их справедливой стоимости	
2. Учет аренды	По модели права использования - учет аренды как актива и обязательства на балансе (МСФО 16)	Правильный учет аренды позволяет более точно учитывать обязательства и затраты, что влияет на финансовые показатели и принятие решений о продолжении аренды или приобретении активов
	Операционная аренда - учет аренды как операционных расходов в отчетности	

Источник: составлено автором

Так, учет инвестиций ведется 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.

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

Таблица 3.18 - Основные аспекты аудита учета инвестиций и аренды в дорожном строительстве

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

Источник: составлено автором

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

Далее рассмотрим взаимосвязь учета инвестиций и аренды с аудитом (таблица 3.19).

Таким образом, корректный учет 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.

Таблица 3.19 - Взаимосвязь учета и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве

Взаимосвязь	Прямое влияние	Косвенное влияние
Учет и аудит инвестиций	Методы учета инвестиций непосредственно влияют на то, как эти инвестиции отражаются в финансовой отчетности, что, в свою очередь, влияет на результаты аудита	Аудит выявляет возможные ошибки или несоответствия в учете, что требует корректировок и улучшений в методах учета, улучшая качество финансовой отчетности и принимаемых решений
Учет и аудит аренды	Учет 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 отчетности и снижает риски финансовых ошибок

Источник: составлено автором

Прозрачность отчетности и высокое качество учета и аудита в дорожном строительстве повышает доверие инвесторов и кредиторов, что способствует привлечению дополнительных средств. Кроме того, эффективный учет 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 отчетности снижает вероятность финансовых нарушений и повышает соответствие требованиям регуляторов.

По учетом аренды следует понимать процесс отслеживания и регистрации всех операций, которые связаны с арендой актива, имущества, оборудования. Здесь речь идет о начислении и выплате арендных платежей, начислении амортизации активов – объектов аренды, регистрации и оплате обязательств по аренде и т.д.

Бухгалтерский учет аренды в дорожном строительстве усложняется особенно в случае международных операций, финансовой аренды или долгосрочной аренды. Может усложнить процесс различия в правилах и

положениях бухгалтерской отчетности, регулирующих учет аренды в различных странах.

Объектом учета операционной аренды, как отмечено выше, является недвижимое имущество или оборудование, предоставляемое в аренду на определенный срок без обязательства выкупа в конце срока. При организации учета операционной аренды арендатор и арендодатель отражают арендные платежи в своей финансовой отчетности, как правило, путем распределения арендных платежей на протяжении всего срока аренды. Если арендатор получает экономическую выгоду от арендованного имущества или оборудования, может начислить их амортизацию.

Кроме того при организации учета операционной аренды необходимо отслеживать обязательства по нему, а также изменения условий договора аренды. Ведь цель учета операционной аренды заключается в формировании достоверной и полной информации о финансовых обязательствах и финансовой производительности организации.

Сегодня многие компании арендуют здания, офисы, оборудование, транспортные средства. С точки зрения бухгалтерского учета аренда является операционной, если у арендатора нет никаких изменений в активах, и он признает арендные платежи в текущих расходах в отчете о прибылях и убытках. Арендодатель признает доходы в виде арендной платы и расходы по амортизации внеоборотных активов.

МСФО (IFRS) 16 введена единая модель учета любого вида аренды с точки зрения арендатора. Данная модель учета аналогична модели учета финансовой аренды, представленной в таблице 3.20.

Таблица 3.20 – Учет операционной аренды у арендатора

	Операционная аренда у арендатора			
	Было по (IAS) 17	Отчет	Стало по (IFRS) 16	Отчет
Влияние на баланс	Арендованные основные средства в балансе не отражаются	Нет	Д-т 2130, 2140, 2150 К-т 4150	ББ <i>Расчет / Бух. справка</i>
Расходы по аренде	Д-т 8030, 1630, 7570 Д-т 1540 К-т 3110	ОПУ ББ <i>Счет</i>		
Расходы по амортизации			Д-т 8470, 1630, 7150, 7580 К-т 2193, 2194, 2195	ОПУ <i>Расчет / Бух. справка</i>
Финансовые (процентные) расходы			Д-т 9510 К-т 3550	ОПУ <i>Расчет / Бух. справка</i>
Оплата	Д-т 3110 К-т 1210	ББ <i>Платежное поручение</i>	Д-т 4150 Д-т 3550 К-т 1210	ББ <i>Платежное поручение</i>

Источник: составлено автором

В соответствии с требованиями МСФО у арендодателя, в отличие от арендатора, сохраняется классификация аренды на операционную и финансовую. Основные положения по учету операционной аренды и арендодателя сведены в таблицу 3.21.

Таблица 3.21 – Учет операционной аренды у арендодателя

	Было по (IAS) 17	Отчет	Стало по (IFRS) 16	Отчет
Основное средство в аренде	Признано в активах: «Основные средства» / «Инвестиционная недвижимость»	ББ	Признано в активах: «Основные средства / Инвестиционная недвижимость»	ББ
Признание дохода: плата за операционную аренду	Д-т 1410 К-т 6110, 9190 К-т 3430	ББ, ОПУ Счет-фактура	Д-т 1410 К-т 6110, 9190 К-т 3430	ББ, ОПУ
Расходы на амортизацию	Д-т 1470, 1630, 7150, 7580 К-т 2193, 2194, 2195	ББ, ОПУ	Д-т 1470, 1630, 7150, 7580 К-т 2193, 2194, 2195	ББ, ОПУ

Источник: составлено автором

Считаем, что любую проблему легче обсуждать на конкретном числовом примере. Поэтому рассмотрим следующую ситуацию.

Арендатор заключает с арендодателем договор аренды помещения сроком на 5 лет с суммой арендных платежей в размере 840 000 сомов в год. Кроме того, на арендатора возлагается выплата первоначальных прямых затрат в размере 30 000 сомов. Учетная ставка процента, по которой арендатор мог бы занять такую же сумму на такой же срок, равна 12 %. При заключении арендного соглашения арендатор выплачивает арендные платежи за первый год и первоначальные прямые затраты по благоустройству офиса в сумме 870 000 сомов (таблица 3.22).

Таблица 3.22 - Расчеты по финансовой аренде - 1

			АРЕНДАТОР				АРЕНДОДАТЕЛЬ		
	Платежи	Фактор дисконтирования	Дисконтированная стоимость	Дополнительные расходы	Итого Права пользования	Процентные расходы	Уменьшение ОБ	База для расчета процентов	Доход (плата за аренду)
1	840 000	1	840 000	30 000	870 000	0	600 000	2 551 373	840 000
2	840 000	0,89285714	750 000		750 000	306 165	533 835	2 017 538	840 000
3	840 000	0,79719388	669 643		669 643	242 105	597 895	1 419 642	840 000
4	840 000	0,71178025	597 895		597 895	170 357	669 643	749 999	840 000
5	840 000	0,6355181	533 835		533 835	90 000	750 000	0	840 000
	4 200 000		3 391 373	30 000	3 421 373	808 626	3 391 374		4200 000

Источник: составлено автором

Учет НДС у арендатора и арендодателя необходимо указать в денежных потоках, что влияет на дисконтированную стоимость (таблица 3.23).

Таблица 3.23 - Расчеты по финансовой аренде - 2

	Платежи	Фактор дисконтирования	Дисконтированная стоимость обязательств	Дополнительные расходы	Итого	Процентные расходы	Уменьшение ОБ	База для расчета процентов	Доход
1	750 000	1	750 000	30 000	780 000	0	750 000	2 278 012	750 000
2	750 000	0,89285714	669 643		669 643	273 361	476 639	1 801 373	750 000
3	750 000	0,79719388	597 895		597 895	216 165	533 835	1 267 538	750 000
4	750 000	0,71178025	533 835		633 835	152 105	597 895	669 643	750 000
5	750 000	0,6355181	476 639		476 639	80 357	669 643	0	750 000
	3 750 000		3 028 012	30 000	3 058 012	721 988	3 028 012		3 750 000

Источник: составлено автором

Вариант первый. Допустим, что у арендатора бухгалтерский учет ведется без учета требований МСФО 16 «Аренда». Полученные счета-

фактуры признаются как расходы по аренде и счета к оплате (в размере 840 000 сомов в год).

В случае, когда и арендатор, и арендодатель являются плательщиками налога на добавленную стоимость, у арендатора НДС к зачету признается бухгалтерской записью:

Дт Расходы по аренде 750 000 сомов

Дт НДС к зачету 90 000 сомов

Кт Счет к оплате 840 000 сомов.

В данном случае налоговый подход у арендатора соответствует подходам, принятым в настоящее время. По договору и полученным от арендодателя счетам-фактурам, арендатор берет вычеты в Единой налоговой декларации по расходам аренды.

МСФО устанавливают правила формирования финансовой отчетности, но не определяют правила ведения бухгалтерского учета, поэтому в них отсутствуют описания бухгалтерских записей. В них содержатся подходы к определению (измерению) первоначальной оценки активов, обязательств, доходов и расходов, оценке активов и обязательств в последующем при признании, при прекращении их признания. МСФО отражены правила представления информации (формирование статей) в финансовой отчетности и раскрытия информации по статьям отчетов.

Отметим, что МСФО, не требует ведения ежедневного (ежемесячного) учета строго по МСФО. Для достижения соответствия МСФО требуется сделать корректировки при формировании финансовой отчетности, причем так, чтобы корректировочные записи могли отражаться не в самом учете, а только в специальных переходных таблицах от бухгалтерского учета к финансовой отчетности.

В таблице 3.24 нами приведен пример расчетов и корректировочных проводок за год (налогоплательщик не является плательщиком НДС):

1) признаны права пользования основным средством в сумме 3 391 374 сомов;

2) признаны расходы по амортизации основного средства в размере 684 275 сомов $3\,421\,374/5 = 684\,275$:

3) сторно расходы по аренде 840 000 сомов.

Таблица 3.24 – Корректировочные проводки для расчетов по аренде 1

	Платежи	Фактор дисконтирования	Дисконтированная стоимость обязательств	Дополнительные расходы	Итого	Процентные расходы	Уменьшение ОБ	База для расчета процентов	Доход
1	750 000	1	750 000	30 000	780 000	0	750 000	2 278 012	750 000
2	750 000	0,89285714	669 643		669 643	273 361	476 639	1 801 373	750 000
3	750 000	0,79719388	597 895		597 895	216 165	533 835	1 267 538	750 000
4	750 000	0,71178025	533 835		633 835	152 105	597 895	669 643	750 000
5	750 000	0,6355181	476 639		476 639	80 357	669 643	0	750 000
	3 750 000		3 028 012	30 000	3 058 012	721 988	3 028 012		3 750 000

Источник: составлено автором

Во второй год добавляем корректировочную запись по признанию процентных расходов:

Дт Процентные расходы 306 165 сомов

Кт Обязательства по аренде 306 165 сомов.

В рамках данного подхода, как отмечено выше, при сдаче декларации арендатору предоставляются вычеты в сумме арендной платы 840 000 сомов, что отражается в учете до момента корректировки.

Пример внесения корректировочных записей в случае, когда и арендатор и арендодатель являются плательщиками НДС приведен в таблице 3.25 (расчеты 2).

1) Здесь признаны права пользования основным средством в сумме 3 028 012 сомов;

2) признаны расходы по амортизации основных средств в размере 611 602 сома, где $3\,058\,012/5 = 611\,602$ сома;

3) сторно расходов по аренде составило 750 000 сомов.

На второй год делается корректировочная запись по признанию процентных расходов:

Дт Процентные расходы 273 361 сомов

Кт Обязательства по аренде 273 361 сомов.

Таблица 3.25 – Корректировочные проводки для расчетов по аренде 2

	На 31.12.2022		Корректировки		После корректировки	
	Дт	Кт	Дт	Кт	Дт	Кт
Расходы по аренде	750 000			3) 750 000		
Признание расходов по амортизации			2) 611 602		611 602	
Обязательства по аренде			3) 750 000	1) 3 028 012		2 275 012
Право пользования	30 000		1) 3 028 012	2) 611 602	2 446 410	
Итого						

Источник: составлено автором

Следующий вариант, когда арендатор не является плательщиком НДС, по бухгалтерской справке производится начисление расходов по амортизации, а также процентных расходов. Счет-фактура, являясь основанием для осуществления платежа, не отражается в учете:

Первый год:

Дт Право пользования 3 421 373 сомов

Кт Обязательство по аренде 3 391 373 сомов

Кт Расчетный счет в банке 30 000 сомов.

Дт Расходы по амортизации 684 275 сомов

Кт Право пользования 684 275 сомов .

Дт Обязательства по аренде 840 000сомов

Кт Расчетный счет в банке 840 000 сомов.

Второй год:

Дт Расходы по амортизации 684 275 сомов

Кт Право пользования 684 275 сомов .

Дт Процентные расходы 306 165сомов сомов

Кт Начисленные проценты 306 165 сомов.

Дт Обязательства по аренде 840 000 сомов.

Кт Расчетный счет в банке 840 000 сомов.

Когда обе стороны аренды являются плательщиками НДС (*расчет 2*), на основе бухгалтерской справки арендатор начисляет процентные расходы и

расходы по амортизации. Полученная от арендодателя счет-фактура отражается в учете не одной суммой, а только в сумме НДС с записью:

Дт НДС к зачету с аренды 90 000 сомов

Кт Обязательства по аренде 90 000 сомов.

При этом счет-фактура является подтверждением суммы платежа за аренду, причитающаяся получению от арендатора арендодателем, а также суммы НДС для зачета арендатором. Но здесь вопрос в том, примет ли во внимание налоговый инспектор счет-фактуру, отраженную в бухгалтерском учете частично. При этом сумма расходов по амортизации плюс сумма процентных расходов и НДС не совпадают с суммой выставленного счета.

Другой вопрос: как отражаются у арендатора в Единой налоговой декларации расходы по аренде, в случае, когда плата за операционную аренду не отражена у арендатора?

При финансовой аренде, когда арендатор обладает правом на вычеты амортизации арендуемого основного средства и процентных расходов, вытекающих из этой сделки, арендодатель не имеет права на вычеты, связанные с налоговой амортизацией переданного в финансовую аренду актива, в налоговых целях подлежит признанию процентный доход.

Учет 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 наблюдается пик нагрузки).

Инфраструктура:

- техническое состояние дорог - качество дорожного покрытия, наличие пробок, частота дорожных работ и ремонтов влияют на эксплуатационные характеристики транспортных средств и затраты на их содержание;

- проблемы с парковкой и грузовыми зонами - нехватка парковочных мест и специализированных зон для погрузки/разгрузки может повышать затраты и время простоя.

Регулирование:

- требования к безопасности - существуют строгие нормы и требования к техобслуживанию, проверке и ремонту транспортных средств;

- налоги и сборы - могут включать акцизы на топливо, дорожные сборы, налоги на транспортные средства и другие обязательные платежи;

- лицензирование и сертификация - необходимость получения лицензий для осуществления транспортной деятельности, сертификация транспортных средств, соответствие стандартам экологической безопасности.

Объектами учета в дорожном строительстве являются:

Основные средства:

- учет транспортных средств - автомашин, грузовиков, автобусов и другой специальной техники – учитываются амортизация, затраты на ремонт и техническое обслуживание, затраты на топливо, а также использование транспортных средств для разных видов деятельности (пассажирские перевозки, грузоперевозки и т.д.). Амортизация транспортных средств важно правильно учитывать амортизацию, поскольку транспортные средства имеют ограниченный срок службы и значительные затраты на обслуживание;

- износ и ремонт - учет затрат на ремонт и обслуживание может включать как плановые, так и непредвиденные расходы.

Расходы:

- топливо - учет затрат на топливо, на который влияют цены на рынке и расхода топлива;

- содержание и обслуживание - регулярные проверки, замена запчастей, ремонты;

- страхование - учет премий по обязательному и добровольному страхованию транспортных средств.

Доходы:

- тарифы и платы - учет 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 соблюдает требования законодательства и нормативов по техобслуживанию, безопасности и налогообложению;

- проверки документации:

- транспортные накладные и счета - проверка корректности оформления документов, связанных с перевозками и расчетами;

- отчетность - аудит финансовых отчетов, связанных с деятельностью дорожно-строительного предприятия, включая учет амортизации, издержек и доходов.

- инвентаризации:

- проверки наличия и состояния транспортных средств - аудитор должен удостовериться в правильности учета транспортных средств, их состояния и соответствия учетным данным.

- проверки оборудования - инвентаризация вспомогательного оборудования и его учет.

Эти особенности помогают глубже понять, как правильно вести учет 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-разгрузочных объектов - учет 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 транспортные средства

Закупка новых автомобилей и спецтехники - приобретение транспортных средств 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 учета 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 определенных 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 специализированной техники - строительных и обслуживающих машин: экскаваторов, кранов, дорожных катков, которые необходимы для выполнения определенных 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 развитие дорожной инфраструктуры. Это может включать финансирование международных организаций, таких как Всемирный банк или Азиатский банк развития;

- частные инвестиции - частные компании могут инвестировать в улучшение инфраструктуры и закупку транспорта через частные партнерства 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.

Учет и аудит в дорожном строительстве имеют свои особенности, обусловленные спецификой этого сектора экономики. Рассмотрим ключевые аспекты учета и аудита для дорожного строительства в КР.

2. Учет расходов:

- на топливо и смазочные материалы, усложняется колебанием цен и необходимости точного учета;

- плановых и непредвиденных расходов на ремонт транспортных средств и транспортной инфраструктуры;

- страхование - учет страховых взносов на транспортные средства, ответственность за грузы и пассажиров.

3. Учет доходов:

- доходы от перевозок - учет доходов от оказания транспортных услуг, включая расчет тарифов, учет скидок и дополнительных сборов;

- доходы от аренды - учет доходов от аренды транспортных средств, складских помещений и прочих объектов.

4. Учет налогов и сборов:

- налоги - учет налогов на добавленную стоимость, на имущество, на транспортные средства и других налогов, связанных с деятельностью;

- дорожные сборы и акцизы - учет сборов за проезд по платным дорогам и акцизов на топливо.

Рассмотрим особенности методики аудита в дорожном строительстве Кыргызской Республики по направлениям:

1. Подтверждение правильности учета:

- технических средств - проверка состояния транспортных средств, правильности учета амортизации, затрат на ремонт и обслуживание;

- инфраструктуры - проверка состояния и данных учета 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 отчетности;

- 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 фактического состояния учетным данным;

- инвентаризация запасов - проверка наличия и состояния запасов (топливо, запчасти и т.д.), а также их учета.

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.

Учет 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 учет затрат и доходов, соблюдение требований законодательства, проведение комплексного анализа финансово-хозяйственной деятельности.

Признание дороги в качестве актива компании в бухгалтерском учете 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 учете 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 "Учет 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 документацию состояния 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 учетом 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 учетом 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 учета амортизации и оценки износа.

Таким образом, бухгалтерский учет в дорожной организации имеет свои особенности, учитывая специфику деятельности данного вида предприятий (таблица 3.26).

Таблица 3.26 - Основные аспекты бухгалтерского учета в дорожной организации

№	Объекты бухгалтерского учета	Описание по учету
1.	Учет основных средств	Дорожные организации владеют значительным объемом основных средств, таких как дороги, мосты, тоннели, механизмы, транспорт. Учет этих средств включает учет приобретения, амортизации, ремонта и списания
2.	Учет материально-технических запасов	Для техобслуживания и ремонта дорожных объектов необходимо наличие материалов, инструментов, запасных частей. Учет материальных запасов включает контроль за поступлением, расходом и инвентаризацией запасов
3.	Учет строительно-монтажных работ	Дорожные организации осуществляют строительство, ремонт и текущее обслуживание дорожной инфраструктуры. Бухгалтерский учет включает контроль за затратами на строительно-монтажные работы, фиксацию выполненных объемов работ и расходов на них
4.	Учет перевозок	В случае, если дорожная организация оказывает услуги по перевозке грузов или пассажиров, важно вести учет перевозок, включая расчеты по перевозкам, стоимость услуг и финансовый результат данной деятельности
5.	Учет расходов и доходов	Бухгалтерский учет в дорожной организации должен включать учет всех операций с доходами и расходами, связанными с деятельностью предприятия, а также учет операций по налогообложению и финансовой отчетности
6.	Налогообложение и отчетность	Все организации обязаны соблюдать законодательство по налогообложению. Бухгалтерский учет должен включать подготовку и представление налоговой отчетности и отчетности перед вышестоящими органами
7.	Специфические особенности	К специфическим особенностям дорожных организаций входят, например, учет незавершенного строительства, особенности учета механизации и транспорта, учет проведения гидрометеорологических работ и др.

Источник: составлено автором

Все аспекты, представленные в таблице 3.26 требуют особого внимания в бухгалтерском учете дорожной организации с учетом специфики ее деятельности и особенностей операций с основными фондами, материалами, строительством и обслуживанием дорожной инфраструктуры. Важно поддерживать точность и своевременность учета с учетом требований законодательства и особенностей бизнес-процессов данного сектора.

Дорожно-строительные компании имеют разнообразные статьи расходов, которые необходимо учитывать для эффективного управления финансовыми ресурсами предприятия. Рассмотрим основные статьи расходов, характерные для дорожно-строительных компаний:

1. Заработная плата и социальные отчисления - расходы на заработную плату сотрудников, включая водителей, диспетчеров, технический и административный персонал, составляют значительную часть расходов для дорожно-строительных компаний.

2. Топливо и энергоносители - расходы на топливо для транспортных средств являются одним из крупнейших пунктов затрат. Важно правильно учитывать расходы на дизельное топливо, бензин, мазут и другие энергоносители.

3. Амортизация и обслуживание - расходы на амортизацию транспортных средств, механизмов, дорог подлежат учету в целях правильного распределения расходов исходя из времени и ценности активов.

4. Расходы на ремонт и техническое обслуживание транспортных средств, оборудования, дорог и сооружений занимают существенную долю в общих затратах дорожно-строительных организаций.

5. Расходы на запасные части, материалы (масла, смазки, шины и др.) и расходные материалы для обслуживания транспортных средств.

6. Расходы на лизинг и аренду транспортных средств (автобусов, грузовых машин, специализированной техники) входят в операционные расходы организации дорожного строительства.

7. Расходы на оплату труда административного персонала, содержание офиса, оплату коммунальных услуг, рекламу объединены в группу административных расходов.

8. Расходы по оплате налогов (на имущество, на прибыль), страхование транспортных средств образуют значительную часть общих расходов организации дорожного строительства.

Для обеспечения стабильной и успешной деятельности, организациям отрасли дорожного строительства необходимо вести детальный учет всех статей расходов и затрат, проводить анализ их структуры и динамики, эффективно управлять финансовыми ресурсами.

Исходя их специфических особенностей деятельности дорожно-строительные организации могут получать доходы от различных источников. К основным 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 техническому обслуживанию транспортных средств могут являться важным источником поступлений.

5. Реализация запасных частей, масел, смазок и других расходных материалов могут также 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 по консалтингу, таможенному оформлению, страхованию грузов, продажи билетов, проездных карт и т.п.

Перечисленные выше статьи доходов считаются основными и типичными для организаций исследуемой отрасли. Надлежащий учет и

анализ всех источников доходов является залогом успешности управления финансовой деятельностью и финансовыми ресурсами любой компании.

Признание доходов в дорожной деятельности важный аспект бухгалтерского учета, который требует особого внимания в силу специфики данного вида деятельности. Рассмотрим основные моменты учета и признания доходов в дорожной организации:

1. Метод признания доходов. Дорожная деятельность может включать различные виды доходов, такие как доход от строительства дорог, транспортных услуг, продажи материалов и т.д. В бухгалтерском учете доходы могут признаваться по методу фактического поступления денежных средств или по методу начисления в зависимости от специфики договоров и видов деятельности.

2. Признание доходов от выполненных работ. Для дорожных организаций, выполняющих строительно-монтажные работы, особенно важным является правильное признание доходов от выполненных работ. Доходы могут признаваться по мере выполнения работ или по фактической поставке услуг в соответствии с условиями договоров.

3. Учет авансов и предоплат. При получении авансов и предоплат за выполнение работ или оказание услуг, дорожная организация должна правильно учитывать их и признавать доходы соответственно. Учет авансов и предоплат может влиять на момент признания доходов.

4. Распределение доходов по периодам. Для обеспечения правильного признания доходов в дорожной деятельности важно уметь распределять их по соответствующим отчетным периодам, с учетом выполненных работ, услуг или поставленных товаров.

5. Учет дополнительных доходов и расходов. Кроме основной деятельности, дорожные организации могут получать дополнительные доходы от субподрядов, аренды техники, продажи материалов и т.д. В бухгалтерском учете важно правильно учитывать эти доходы и распределять их по соответствующим статьям доходов.

Правильное признание доходов в дорожной деятельности важно для формирования достоверной финансовой отчетности и отражения реального финансового положения предприятия. Бухгалтерская отчетность должна соответствовать требованиям законодательства, стандартам финансовой отчетности и учитывать особенности договоров и условий дорожной деятельности [3].

Учет и признание расходов в дорожной компании играет ключевую роль для правильного формирования финансовой отчетности и управления финансовыми ресурсами предприятия. Специфика дорожной деятельности требует особого внимания к учету расходов. Вот основные аспекты учета и признания расходов в дорожном предприятии:

1. Учет основных расходов:

- в дорожной компании основными расходами могут быть заработная плата сотрудников, топливо, амортизация основных средств, расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, а также аренда и содержание транспорта.

2. Учет материальных расходов:

- дорожные организации могут нести материальные затраты на покупку запасных частей, расходных материалов, масла и смазки. Необходимо правильно учитывать и списывать материальные расходы в соответствии со стандартами.

3. Расходы на топливо и обслуживание:

- данную статью можно считать существенной для дорожной организации.

4. Расходы на ремонт и техобслуживание транспорта, запасные части:

- данные расходы также должны быть корректно учтены и признаны.

5. Амортизационные расходы:

- дорожные организации, как правило, располагают значительными основными фондами в виде дорог, специализированного оборудования,

транспортных средств, амортизация которых составляет значительную часть затрат, подлежащих корректному учету.

6. Прочие расходы:

К прочим, не основным расходам дорожных организаций следует отнести административные расходы, расходы на повышение квалификации сотрудников, по оплате налогов и др.

Система учета расходов должна быть организована так, чтобы обеспечивались надлежащее признание всех затрат и расходов, оптимизация управления ими, достоверность данных финансовой отчетности. Правильно организованный учет и признание расходов создадут возможности для эффективного управления ресурсами и принятия обоснованных управленческих решений.

Таким образом, организация бухгалтерского учета и составление финансовой отчетности по доходам и расходам дорожно-строительных организаций имеет важное значение в управлении финансами.

Обобщим практические рекомендации по совершенствованию организации учета доходов и расходов организаций в разрезе следующих направлений:

- система бухгалтерского учета – важно создать такую систему учета, которая бы позволяла надежно фиксировать все операции организации по доходам и расходам. Автоматизация процессов учета на основе использования информационных технологий и прикладных бухгалтерских программ повышает эффективность учета и точность данных:

- учет доходов и расходов – доходы от всех видов деятельности и расходы по всем направлениям деятельности должны быть систематизированы, учтены и отражены по соответствующим статьям, и применяться для финансового анализа организации;

- анализ финансовой отчетности – проведение анализа финансовой отчетности организации, сравнение доходов и расходов, оценка

эффективности использования ресурсов позволяет выявить проблемы и принять меры по их разрешению;

- контроль информации – регулярная проверка и сверка данных учета доходов и расходов, контроль за корректностью бухгалтерских записей обеспечивает предотвращение ошибок и дублирования информации;

- соблюдение норм законодательства – необходимо обеспечить соответствие финансовой отчетности организации требованиям нормативно-правовых актов и стандартов;

- важность документирования операций – все операции по доходам и расходам подлежат документальному оформлению и архивированию для того, чтобы обеспечить прозрачность учета и отчетности, возможности проверки в случае необходимости.

Грамотно поставленный учет доходов и расходов поможет организации принимать обоснованные управленческие решения, повысить эффективность 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 учета.

Учет 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 учитывается как текущие расходы, финансовая аренда - как долгосрочные обязательства и активы в бухгалтерском балансе;

- методы учета аренды - при оперативной аренде арендные платежи признаются в качестве расходов в отчетности 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 отчетности. Эти методы требуют строгого соблюдения условий договоров и стандартов учета;

- документирование и контроль - арендные операции документируются с помощью договоров аренды, актов и счетов-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 учета 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, счета и другие подтверждающие документы;

- анализ оценки и амортизации - проводится проверка правильности оценки активов и соответствия расчетов амортизации установленным стандартам. Это позволяет выявить возможные несоответствия и ошибки в финансовой отчетности.

Практика учета инвестиций сталкивается с несколькими проблемами и ограничениями:

- недостаток информации - недостаточная детализация данных по проектам и затратам затрудняет точный учет и анализ инвестиционных вложений, что может приводить к искажению финансовой отчетности 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 расчете 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 учета и анализа инвестиционных затрат, ограничивает возможности для адекватного анализа и контроля, а также влияет на качество финансовой отчетности.

Практика учета аренды сталкивается с рядом проблем:

- сложности в классификации - разграничение между оперативной и финансовой арендой может быть затруднено, особенно при изменении условий договора. Это усложняет правильное отражение аренды в финансовой отчетности;

- отсутствие унификации - недостаток единых стандартов и процедур учета аренды может приводить к несогласованности в практике учета 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 учета и аудита, что может усложнить проведение аудиторских проверок.

Анализ существующей практики учета и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызской Республики выявляет как положительные, так и проблемные аспекты текущих подходов. Существующая практика обеспечивает базовые механизмы учета и контроля, однако требует дальнейшего совершенствования методов учета, контроля и аудита для повышения точности финансовой отчетности 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 счетах 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. Учет источников финансирования и контроль за использованием инвестиционных средств осуществляются через бюджетное планирование и соответствующую отчетность.

Аренда транспортных средств и другой техники в дорожном строительстве регулируется МСБУ 9 "Аренда". Согласно этому стандарту, аренда классифицируется на операционную и финансовую. Операционную аренду отражают на основе арендных платежей по мере их возникновения. Финансовая аренда предполагает отражение актива и обязательства на балансе арендатора.

При операционной аренде арендуемое имущество не включается в баланс арендатора. Арендные платежи учитываются как операционные расходы на основе принципа начисления.

В случае финансовой аренды актив и обязательство учитываются в балансе арендатора. Актив отражается по первоначальной стоимости, а обязательство - по приведенной стоимости будущих арендных платежей. В процессе эксплуатации актив амортизируется, и затраты на содержание и ремонт арендуемого имущества также учитываются.

Аудит учета инвестиций и аренды в дорожном строительстве включает проверку точности бухгалтерских записей, соответствия учетной политики действующим стандартам и нормативам, а также оценки правильности отражения операций в финансовой отчетности. Аудиторы проводят проверку наличия и состояния основных средств, а также обоснованности расчетов амортизации и учета 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 учета и финансового контроля.

К основным проблемам, с которыми сталкиваются аудиторы, можно отнести недостаточную прозрачность в учете 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 учета.

Практика учета и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызской Республики требует строгого соблюдения внутренних и международных стандартов бухгалтерского учета. Регулярное проведение аудиторских проверок и контроль за соблюдением учетных норм способствуют повышению прозрачности и эффективности управления дорожной инфраструктурой, что, в свою очередь, способствует улучшению качества транспортных услуг и развитию инфраструктуры.

Существующая система учета в дорожном строительстве Кыргызской Республики часто страдает от недостаточной прозрачности и недостаточной детализации информации о затратах. Проблема заключается в недостаточном разграничении и учете 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 отчетности.

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 учета и контроля за использованием этих средств часто оказывается неэффективной. Это связано с недостаточным распределением и учетом средств по проектам, а также с неадекватным учетом 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 учета представляет собой серьезную проблему. МСФО требуют более детализированного учета и раскрытия информации, чем национальные стандарты.

2. Оценка инвестиционных активов:

МСФО 13 "Оценка справедливой стоимости" предъявляются требования к применению рыночной 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 отчетности" и МСФО 16 "Основные средства" содержатся жесткие требования к капитализации затрат и их отражению в отчетности. В условиях недостаточности информации или трудности интерпретации указанных требований могут допускаться ошибки в учете затрат по капитализации, и это чревато искажением информации финансовой отчетности 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 учета и отчетности, 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 учетом 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 подчеркивается 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 наблюдается 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.

2. 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 внедрению инновационных технологий (умных транспортных систем и электрических автобусов) в дорожную отрасль. Здесь необходимо обратить внимание на необходимость значительных инвестиций для внедрения 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 учета 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 учета и аудита в дорожном строительстве Кыргызской Республики выявлены значительные проблемы и недостатки, которые связаны с недостаточной прозрачностью учета, проблемами капитализации затрат, неэффективным учетом источников финансирования и недостатками в учете 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 учетной и аудиторской практики, адаптацию к международным стандартам и развитие квалификации кадров.

3.3. Особенности учета затрат, калькуляция и расчет себестоимости строительства объектов в организациях дорожного строительства

При организации учета затрат важным аспектом является правильное распределение затрат и их отражение в бухгалтерском учете, что способствует обеспечению прозрачности и достоверности отчетности. Более глубокий анализ себестоимости требует научных подходов и определений, которые основываются на теории бухгалтерского учета, финансового менеджмента, управления проектами.

Для начала приведем основные подходы и термины, которые могут быть полезны для понимания и анализа данных расчетов.

1. Капитализация затрат - это процесс включения затрат, связанных с приобретением или строительством долгосрочных активов, в стоимость актива. В бухгалтерском учете 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 [87].

2. Метод прямых затрат - предполагает учет всех затрат, напрямую связанных с созданием актива: стоимость материалов, аренда оборудования и заработная плата. Прямые затраты включаются в расчет себестоимости, что позволяет получить более точную оценку полной стоимости строительства.

3. Метод учета 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 [IAS 38].

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 учета всех связанных затрат в соответствии с требованиями стандартов. Это обеспечивает точную оценку стоимости актива и его влияние на финансовую отчетность. Капитализация прямых затрат, учет 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 на доставку грузов и передвижение людей.

3. Безопасность - повышенная неровность дороги может увеличить риск дорожно-строительных происшествий и аварий. Это может привести к повышенным расходам на медицинское обслуживание, страхование и ремонт транспортных средств, 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 учета себестоимости дорог заключается в следующих аспектах:

1. Комплексности затрат

Строительство дорог связано с учетом 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 учет 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 расчета 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 расчетов.

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. Учете 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 учета 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 учета должна учитывать стоимость жизненного цикла дороги, а не только строительство.

7. Прогнозировании и оценки рисков

Важной экономической особенностью является необходимость прогнозирования и учета 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 учета 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 учета себестоимости дорог в дорожном строительстве требует комплексного подхода, который сочетает в себе нормативный учет, 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 3.3.



Рисунок 3.3. Элементы затрат, образующие себестоимость строительства дороги

Источник: составлено автором.

Рассмотрим подробнее основные учетные 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 обслуживание, ремонт, поддержание и реконструкцию после завершения строительства дороги на протяжении всего жизненного цикла.

5) прочие затраты, включают в себя расходы по управлению проектом, административные расходы, расходы по 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 учет факторов, связанных с местными условиями, законодательства, касающего данного проекта, возможных рисков и всех переменных.

Методология расчета себестоимости строительства дорог

Себестоимость строительства дорог - это совокупность всех затрат, необходимых для выполнения строительных работ. Для точного расчета применяются методы и подходы, которые включают разделение затрат на прямые и косвенные, а также использование нормативных и аналитических данных.

Общая формула расчета себестоимости строительства дорог выглядит так:

$$C_{общ} = C_{мат} + C_{труд} + C_{тех} + C_{проч}$$

где $C_{мат}$ - затраты на материалы;

$C_{труд}$ - затраты на оплату труда;

$C_{тех}$ - затраты на аренду и эксплуатацию техники;

$C_{проч}$ - прочие затраты (налоги, логистика, административные расходы и т. д.).

Алгоритм расчета себестоимости строительства дороги выполняется в следующих 4х этапах:

1. Определение объемов работ: протяженность дороги (км), ширина дорожного полотна (м), тип покрытия (асфальт, бетон и т. д.), глубина слоя (подготовка основания, дорожное покрытие).

2. Расчет прямых затрат. Прямые затраты включают стоимость материалов, заработную плату рабочих, аренду и эксплуатацию техники.

3. Расчет косвенных затрат. Косвенные затраты включают в себя административные расходы, логистику, страхование, налоги и другие затраты, которые сложно привязать к конкретным видам работ.

4. Итоговый расчет себестоимости 1 км дороги. Суммируются все затраты, после чего итоговая сумма делится на протяженность дороги.

Различают 3 метода расчета себестоимости дорог:

1. Нормативный метод. Используется на основе существующих строительных норм и правил (СНиП, ТКП). Расчеты производятся исходя из нормативов расхода материалов, труда и техники.

2. Фактический метод. Учет 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 расчета 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, щебень 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. Расчет объемов материалов

1) объем асфальта: $V_{\text{асф}} = L * W * H = 10 \text{ км} * 7 \text{ м} * 0.1 \text{ м} = 7,000 \text{ м}^3$

2) объем щебня (слой основания). Предположим, слой основания - 20 см (0.2 м): $V_{\text{щеб}} = L * W * H = 10 \text{ км} * 7 \text{ м} * 0.2 \text{ м} = 14,000 \text{ м}^3$

3) количество бетонных труб: $N_{\text{труб}} = 20 \text{ шт/км} * 10 \text{ км} = 200 \text{ шт}$

2. Расчет затрат на материалы

1) асфальт: $C_{\text{асф}} = V_{\text{асф}} * P_{\text{асф}} = 7,000 \text{ м}^3 * 5,000 \text{ сом/м}^3 = 35,000,000 \text{ сомов}$

2) щебень: $C_{\text{щеб}} = V_{\text{щеб}} * P_{\text{щеб}} = 14,000 \text{ м}^3 * 800 \text{ сом/м}^3 = 11,200,000 \text{ сомов}$

3) бетонные трубы: $C_{\text{труб}} = N_{\text{труб}} * P_{\text{труб}} = 200 \text{ шт} * 10,000 \text{ сом/шт} = 2,000,000 \text{ сомов}$

Итого затраты на материалы:

$C_{\text{мат}} = 35,000,000 + 11,200,000 + 2,000,000 = 48,200,000 \text{ сомов}$

3. Расчет затрат на оплату труда

1) рабочие: $C_{\text{раб}} = N_{\text{раб}} * P_{\text{раб}} * T = 50 \text{ чел.} * 20,000 \text{ сом/мес} * 6 \text{ мес} = 6,000,000 \text{ сомов}$

2) инженеры: $C_{\text{инж}} = N_{\text{инж}} * P_{\text{инж}} * T = 5 \text{ чел.} * 30,000 \text{ сом/мес} * 6 \text{ мес} = 900,000 \text{ сомов}$

Итого затраты на труд: $C_{\text{труд}} = 6,000,000 + 900,000 = 6,900,000 \text{ сомов.}$

4. Расчет затрат на технику

1) асфальтоукладчики: $C_{асф} = N_{асф_тех} * P_{асф_тех} * T = 2 \text{ ед.} * 60,000 \text{ сом/мес} * 6 \text{ мес} = 720,000 \text{ сомов}$

2) бульдозеры: $C_{бул} = N_{бул} * P_{бул} * T = 2 \text{ ед.} * 50,000 \text{ сом/мес} * 6 \text{ мес} = 600,000 \text{ сомов}$

Итого затраты на технику: $C_{тех} = 720,000 + 600,000 = 1,320,000 \text{ сомов.}$

5. Итоговый расчет себестоимости

$$C_{общ} = C_{мат} + C_{труд} + C_{тех}$$

$$C_{общ} = 48,200,000 + 6,900,000 + 1,320,000 = 56,420,000 \text{ сомов}$$

Себестоимость строительства 1 км дороги:

$$C_{1 \text{ км}} = C_{общ} / L = 56,420,000 / 10 = 5,642,000 \text{ сомов/км.}$$

Для расчета себестоимости одного километра дороги в контексте МСФО нужно учитывать несколько основных элементов затрат. Рассмотрим калькуляционный расчет себестоимости на основании различных типов затрат, которые могут возникнуть при строительстве дороги. Этот расчет 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 учета 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 использование 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 затраты, связанные с управлением проектом, связанные 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 расчетную 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 - 61 920 000 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 расчет себестоимости вошли такие элементы затрат, как проектирование, материалы, рабочая сила, оборудование и аренда, прочие и контингентные затраты. Результаты расчетов зависят от особенностей региона, технологий и других факторов.

Элементы калькуляции строительства 1 км дороги отражены в таблицах 3.27 и 3.28.

Таблица 3.27 - 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: расчеты автора по данным организаций дорожного строительства

Данные таблицы 3.27 обобщены в таблице 3.28.

Таблица 3.28 - 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: расчеты 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 расчетов, 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 создает возможность для более точного отражения стоимости актива в финансовой отчетности организации, и вести учет всех затрат, которые могут влиять на получение экономической выгоды от эксплуатации дороги.

В отличие от дорожного хозяйства, являющегося государственным сектором, автомобильная отрасль полностью приватизирована, все автотранспортные предприятия являются частными. Лицензирование их деятельности остается единственным механизмом государственного регулирования и надзора за соблюдением транспортного законодательства. Экономическая система дорожного строительства имеет особое значение для экономики страны.

ГЛАВА 4. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМ УЧЕТА И АУДИТА ИНВЕСТИЦИЙ И АРЕНДЫ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

4.1. Учетная политика инвестиционной деятельности и арендных отношений в дорожном строительстве

Для реализации задачи по созданию механизмов большей прозрачности, ответственности и подотчетности требуются совершенствование нормативно-правовой и институциональной базы отрасли, в частности, разработка новой редакции Закона Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах» и нормативных актов, вытекающих из него.

Основным законом, регулирующим дорожную отрасль, является Закон Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах», определяющий экономические, правовые основы и принципы управления автомобильными дорогами страны организациями и предприятиями, затрагивающий и регулирующий практически весь спектр вопросов, касающихся дорожной отрасли [5]. Положение Закона требуют актуализации с учетом необходимости внедрения новейших мировых тенденций в области интеллектуальных информационных систем, успешно зарекомендовавших себя в международном масштабе. Данные системы применимы как при планировании работ по ремонту и содержанию дорог, так и в осуществлении транспортного контроля. Тем самым могут быть созданы условия, как для эффективного распределения выделяемых бюджетных средств, так и для стимулирования участия частных инвесторов в строительстве дорог, их содержании, при активном использовании проектов государственно-частного партнерства.

Необходимость обеспечения прозрачности в использовании бюджетных средств, четкого распределения обязанностей между

управлением и исполнением работ по содержанию на каждом уровне управления, а также подотчетности посредством внедрения современных систем управления активами и учета физических объемов и их оценки обусловило принятие постановления Кабинета Министров Кыргызской Республики «О мерах по преобразованию системы управления дорожной отрасли» от 24 декабря 2021 года № 346, что послужило началом преобразования системы управления дорожной отрасли.

При содействии Азиатского банка развития Министерством транспорта и коммуникации была проведена масштабная работа по разработке и принятию пакета нормативных правовых актов, благодаря которым было разработано и утверждено на различных уровнях принятия решений более 20 нормативных правовых актов, благодаря принятию которых:

- установлен порядок включения в стратегические планы проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог;
- регламентирован порядок проектирования, строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования;
- установлен порядок формирования и утверждения ежегодного планирования и проведения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования;
- установлен порядок технического учета 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 при взаимодействии и ответственности заказчика, подрядчика и инженера-консультанта;
- установлены требования к эксплуатационному состоянию автодорог и зимнему содержанию автомобильных дорог;

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

– создан производственно-инновационный центр, который занимается как поиском передовых практик развития автодорог, так текущими работами по обслуживанию существующих информационных систем;

– подготовлен пакет актов в целях гармонизации требований национального законодательства с требованиями права, составляющими законодательство ЕАЭС;

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

– стандартные условия подрядных работ, согласно положениям Международной федерации инженеров-консультантов, приведены в соответствие с законодательством Кыргызской Республики;

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

– установлены единые правила формирования затрат на дорожные работы;

– в рамках преобразования системы управления дорожной отрасли в ведении министерства создан Дорожный фонд и одно государственное предприятие путем слияния 64 дорожных организаций;

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

– приняты акты в целях гармонизации национального законодательства с требованиями ЕСТР в части установления единых правил соблюдения режима труда и отдыха водителей.

Данные акты создали правовое основание для оптимизации и упорядочения деятельности в сфере дорожной отрасли, однако концептуальные меры по оптимизации системы управления отрасли, переходу на рыночные принципы функционирования, поиск новых источников финансирования для развития дорожной отрасли, с использованием передовых цифровых технологий остаются нереализованными и требуют их последовательного претворения в жизнь. Последние меры по преобразованию системы управления позволили увеличить заработную плату сотрудникам дорожной отрасли, а применение успешно работающей схемы взаимодействия сторон на примере международных финансовых институтов в дорожных работах, позволит устранить коррупционные проявления.

В Программе по привлечению инвестиций в Кыргызскую Республику на 2022–2026 годы отмечена необходимость привлечения частных инвестиций в автодорожную инфраструктуру, включая создание платных автомобильных дорог и дорожных объектов с применением механизма государственно-частного партнерства в целях преодоления высоких рисков зависимости бюджета дорожной отрасли от внешней помощи иностранных государств и международных финансовых институтов [13].

Считаем необходимым раскрыть нормы, касающиеся платных дорог, предусмотреть нормы, поощряющие участие частного сектора в дорожных работах. А именно, согласно статье 18 Закона, за проезд по автомобильным дорогам общего пользования грузовых транспортных средств и автобусов взимается сбор. Данный сбор также предусмотрен Кодексом о неналоговых доходах, в соответствии с которым плательщиками сбора являются владельцы грузовых транспортных средств и автобусов [3]. Однако, несмотря на наличие этих норм в законодательстве, у нас не определены размер и порядок взимания сбора за проезд по автомобильным дорогам. Решением Кабинета Министров КР №333 от 24 декабря 2021 года утверждено

Положение о взимании сбора с грузового транспорта и автобусов за проезд по автомобильным дорогам общего пользования.

Исследование международной практики решения проблемы показало, что в различных странах мира проблема финансирования дорожного строительства и ремонта решается по-разному. Наиболее действенным, с точки зрения мирового опыта, является введение платы за проезд по автомагистралям или дорогам общего пользования различных категорий, т.е. переход к принципу «пользователь платит». Система взимания платы вводится как средство компенсации ущерба, наносимого автомобильным дорогам и не возмещаемого за счет действующих налогов. Она распространяется на владельцев автотранспортных средств, наносящих дорогам наибольший ущерб – грузовых автомобилей с максимальной разрешенной массой более 12 тонн.

В Казахстане с 1998 года действует Положение о сборах за проезд автотранспортных средств. На территории Республики Казахстан за проезд автотранспортных средств взимаются 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 автотранспортных средств, зарегистрированных на территории иностранных государств, по автомобильным дорогам Российской Федерации. Существует перечень иностранных государств, в отношении перевозчиков, в которых вводится сбор за использование автомобильных дорог Российской Федерации, а также производится сбор с иностранных перевозчиков за использование автомобильных дорог Российской Федерации с грузовых автотранспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 3,5 тонн и до 12

тонн включительно, зарегистрированных на территории государств, указанных в перечне.

В странах Европейского союза создана основа единого законодательства ЕС по дорожным сборам принятием в 1993 году Директивы 93/89/ЕЕС «О налогообложении автотранспортных средств, используемых для перевозок грузов, и о взимании сборов за пользование объектами транспортной инфраструктуры». В настоящее время в странах-членах ЕС используются различные системы сбора платы с грузовых автомобилей за проезд по сети магистральных дорог.

У нас в Кыргызстане при поддержке АБР на пилотном участке, отданном на содержание частному подрядчику были проведены работы по его содержанию по форме контракта, ориентированного на результат (КОР). Данные контракты успешно применяются в развитых странах, принципом которых является поддержание соответствующего эксплуатационного состояния дороги, по результатам которого осуществляется оплата за работы, тогда как при ныне существующей практике оплачивается каждая заделанная яма.

Прогнозируется, что внедрение сборов повлечет за собой серьезные экономические последствия. Так, для бюджета страны стоимость дорожных активов республики составляет порядка 20 млрд сомов. На текущий ремонт и содержание ежегодно выделяется в среднем 2 млрд сомов. Потери бюджета по дорожной отрасли, из-за интенсивного разрушения автодорог из-за недофинансирования, составляет порядка 195 млрд сомов за 30 летний жизненный цикл дорог или 6,5 млрд сомов ежегодно. При этом, подсчитано, что при внедрении сборов за пользование автомобильными дорогами общего пользования грузовыми транспортными средствами и автобусами, ежегодные поступления составят порядка 2 млрд сом, исходя из расчета интенсивности движения и предлагаемых размеров тарифа. Направление этих средств на текущий ремонт и содержание автомобильных дорог позволит сэкономить

бюджетные средства порядка 43 млрд сомов за 30 летний период или 1,4 млрд ежегодно.

В свою очередь, предприниматели получают выгоды в виде экономии времени на поездки до 50%, ежегодной (ориентировочной) экономии на эксплуатации транспорта (на ГСМ - 2,7 млрд. сомов, на заработную плату - 1,3 млрд. сомов, на ремонт - 1 млрд. сомов). Одновременно, владельцы легковых транспортных средств получают полный доступ к модернизированной и надлежащим образом содержащейся дорожной инфраструктуре.

В целом, новшества предусматривают решение приоритетных задач по внедрению передовых форм и методов организации дорожного движения, повышения уровня безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах, что позволит достичь конечных целей и задач по эффективному управлению дорожной отраслью.

Рассмотрим положительные и отрицательные аспекты использования маршрута с платными дорогами. Основные положительные стороны:

- улучшение дорожной сети. Любой бюджет разрабатывается на основе налогов и других поступлений в казну. В случае с Кыргызстаном – это катастрофический дефицит средств, строительство дорог за счет кредитов. Государству же необходимо финансировать и другие направления, как здравоохранение, социальное обеспечение и т.д., а не только развивать дорожную инфраструктуру. Привлечение дополнительных частных средств может значительно улучшить ситуацию с качеством дорожного покрытия и протяжённостью сети;

- дополнительные поступления в бюджет. Полученные таким путём средства можно направлять на обслуживание существующих и строительство новых дорог.

Необходимо продолжить работу по гармонизации национального законодательства 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 внедрения процессов построенных на принципах цифровизации.

Для поддержания потенциала в дорожном секторе требуется рассмотреть возможности развития производственно-инновационного центра как центра передового опыта; поддержания потенциала дорожного проектного института; поддержки академических кругов.

В целях укрепления финансовой основы функционирования дорожной отрасли требуются эффективное использование и поиск новых источников пополнения средств Дорожного фонда, ключевой целью которого является укрепление финансовой основы функционирования автодорожной отрасли для сохранения и развития дорожной сети Кыргызской Республики.

Дорожный Фонд предполагает:

- установление целевой привязки отдельных видов доходов бюджета, связанных с автомобильным транспортом и дорогами, к бюджетным ассигнованиям, направленным на развитие и сохранение автомобильной дорожной сети Кыргызской Республики;

- доведение объема бюджетного финансирования до минимально допустимого уровня финансовой потребности, который, с одной стороны, обеспечит финансовое покрытие необходимых для сохранения дорожной сети эксплуатационных дорожных работ, с другой стороны не окажет чрезмерного давления на государственный бюджет;

- ориентация системы финансирования дорожной отрасли на внутренние резервы страны;

- закрепление минимально гарантированного объема бюджетных ассигнований на сохранение и поддержание автомобильных дорог общего

пользования; бюджетных инвестиций в форме капитальных вложений на капитальный ремонт, реконструкцию и строительство новых автомобильных дорог общего пользования.

По данным Министерства транспорта и коммуникаций, общая потребность в финансовых средствах для действующих и планируемых проектов по восстановлению участков международных транспортных коридоров протяженностью 1132 км, составляет 1 млрд 611 млн долларов США, из которых определены источники финансирования для 1 млрд 177,93 млн долларов США. Необходимо привлечь средства в объеме 433,07 млн долларов США для реабилитации 277 км автомобильных дорог.

Прогнозные показатели потребности дорожной отрасли с выделением средств республиканского бюджета на 2025-2030 годы представлены в таблице 4.1.

Таблица 4.1 – 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: МТик КР

Удовлетворение потребностей в содержании дорожной отрасли возможно лишь при использовании средств Дорожного фонда. При сохранении тенденции финансирования отрасли на текущем уровне (50 % от потребности) дороги будут разрушаться по причине недостаточных объемов среднего и капитального ремонта.

Нынешний уровень финансирования содержания дорог эквивалентен 30-40 млн долларов США, а потребность составляет более 100 млн долларов США. Согласно текущему прогнозу среднесрочного бюджета, аналогичный уровень финансирования сохранится, но в случае функционирования

дорожного фонда, уровень финансирования дорожной отрасли превысит 50 процентный барьер. Дефицит финансирования содержания, в размере от 60 до 70 млн долларов США ежегодно можно покрыть эффективным использованием средств, направляемых в Дорожный фонд, а также путем институциональных преобразований с привлечением частного сектора в форме государственно-частного партнерства. Важно также продолжить капитальные инвестиции, чтобы избежать дальнейшего ухудшения состояния дорог.

Повышению привлекательности транспортной инфраструктуры способствует развитие международных автомобильных дорог. В силу сложности рельефа территории страны, система международных автотранспортных коридоров является единственным инструментом образования единого экономического пространства внутри республики. Для восстановления и строительства данной категории дорог привлечено более 60 % внешнего долга республики. Развитие международных автотранспортных коридоров является естественным приоритетом нашей экономики. Ремонт и содержание международных автотранспортных коридоров будет осуществляться по высоким техническим стандартам. При строгом соблюдении межремонтных сроков капитального и среднего ремонтов объемы работ по ремонту международных автотранспортных коридоров после завершения строительных и реабилитационных работ на всем протяжении, равном 2910 км (с учетом альтернативной автодороги Север – Юг – 433 км), ежегодно должны составлять: капитальный ремонт асфальтобетонных покрытий – не менее 500 км, средний ремонт асфальтобетонных покрытий – не менее 1000 км. Параметры данных показателей будут достигнуты к 2032 году, так как завершение основных работ по реабилитации международных автотранспортных коридоров планируется к 2025 году.

Требуют привлечения инвестиции на реабилитацию Иссык-Кульской кольцевой автомобильной дороги (южный берег), автодороги Суусамыр –

Талас – Тараз, автодороги Арал – Суусамыр, Северной дороги в объезд г. Бишкек, строительство дороги в объезд г. Раззаков, реабилитацию автодороги Бишкек – Кант – Токмок – Кемин, строительство тоннеля на перевале Талдык, реконструкцию автодороги Ош – Баткен – Исфана, строительство дороги в объезд города Баткен и для строительства южной альтернативной дороги в объезд города Ош.

Одним из инструментов повышения привлекательности Кыргызской Республики как туристической страны является развитие придорожного сервиса. В целях создания благоприятных условий для развития придорожного сервиса необходимо ввести налоговые льготы и другие преференции для предпринимателей в сфере придорожного сервиса, упорядочить работы по выдаче технических условий на размещение объектов придорожного сервиса, разработать и утвердить генеральную схему размещения объектов придорожного сервиса. Учитывая, что автомобильные дороги и земельные участки, относящиеся к ним, являются государственной собственностью, плата от передачи их в аренду, согласно требованиям Бюджетного кодекса Кыргызской Республики должна поступать в республиканский бюджет, с последующей консолидацией в Дорожном фонде и дальнейшим направлением на ремонт и содержание автомобильных дорог.

Подготовка проектов ГЧП требует поиска новых источников финансирования дорожной отрасли, предусматривающих внедрение следующих способов, посредством реализации которых государство сможет не только улучшить меры по содержанию дорог, но и возвращать кредитные средства, привлеченные на строительство и реабилитацию автомобильных дорог. МТК будет практиковать перевод некоторых участков автомобильных дорог общего пользования на платную основу.

К 2030 году необходимо увеличить протяженность таких участков до 1000 км. Основная часть средств от платных дорог будет поступать в доходную часть республиканского бюджета.

Международный опыт решения проблем в дорожной и транспортной отраслях подтверждает, что только цифровизация всех сфер деятельности изменит облик экономики, модели и методы работы с данными, сами товары и услуги, а также функции государства и форматы его взаимодействия с обществом. Взимание предусмотренного Кодексом Кыргызской Республики о неналоговых доходах сбора за проезд по автомобильным дорогам общего пользования с грузовых транспортных средств и автобусов, реализуется путем создания информационной системы, включающей в себя динамический весогабаритный контроль, полностью исключая участие человека. В перспективе в данную информационную систему предполагается включение функции электронного пломбирования транспортных средств, а также другие функции транспортного контроля, связанного с контролем режима времени работы и отдыха водителей. Учитывая, что проект имеет большое финансовое значение, планируется реализовать его путем привлечения частного капитала на основе соглашения о ГЧП.

По предварительным подсчетам, при внедрении сборов ежегодные поступления составят порядка 2,0 млрд сомов, исходя из расчета интенсивности движения и предлагаемых размеров тарифа. Ожидается, что направление этих средств на текущий ремонт и содержание автомобильных дорог позволит сэкономить бюджетные средства порядка 43,0 млрд сомов за 30 летний период или 1,4 млрд сомов ежегодно. При этом выгоды для предпринимателей в виде экономии времени на поездки – до 50 % ежегодной (ориентировочной) экономии на эксплуатации транспорта:

- от ГСМ – 2,7 млрд сомов;
- от заработной платы – 1,3 млрд сомов (от экономии времени);
- от ремонта минимум – 1,0 млрд сомов.

Одновременно владельцы легковых транспортных средств получают полный доступ к модернизированной и надлежащим образом содержащейся дорожной инфраструктуре.

Министерством транспорта и коммуникаций предусмотрена подготовка и реализация ряда пилотных проектов по ГЧП в дорожной отрасли. Проекты будут реализовываться на конкурентной и открытой основах с технико-экономическими обоснованиями международного образца. Перечень приоритетных проектов ГЧП в дорожной отрасли до 2030 года приведен в таблице 4.2.

Таблица 4.2 - 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, альтернативная 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	114,0	Развитие транзитного потенциала, дальнейшее углубление и развитие торгово-экономических отношений между Кыргызской Республикой и

		485 км		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 расчетам поступления в бюджет в год могут составить не менее 2,0 млрд сомов, позволяя увеличить объемы 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: МТнК КР

Продвижению указанных проектов способствует принятие Закона Кыргызской Республики «О государственно-частном партнерстве», регулирующего области применения, взаимоотношения государств и частного сектора и другие аспекты партнерства.

Таким образом, в республике вложены значительные средства в работы по реабилитации сети дорог, но для достижения устойчивого состояния дорог содержание должно быть эффективным. Выполнение одновременно задач по обеспечению финансирования содержания и по организации эффективного содержания на практике не демонстрирует свою эффективность. Рекомендуется внести изменения в систему управления

содержанием дорог путем заключения КОР. В процессе торгов подрядчики будут конкурировать друг с другом, предлагая фиксированные единовременные цены на работы по доведению дорог до определенного уровня содержания и последующему содержанию на этом уровне в течение относительно длительного периода времени. Оплата подрядчику осуществляется не за затраты на производство работ или физические работы, а за достижение определенных уровней содержания, то есть за содержание дороги на заранее определенных уровнях. Услуги по содержанию обеспечивают определенный уровень услуг на дорогах по контракту, который отражает итоги или результаты. На основе выводов и опыта, накопленного в ходе пилотного проекта на участке автодороги Бишкек – Ош с 80 по 133 км, предлагается использование данного вида контракта на содержание дорог за счет средств республиканского бюджета.

Развитие инновационной деятельности в дорожном хозяйстве следует рассматривать в качестве одного из важнейших системообразующих факторов, имеющих тесную связь с основными элементами транспортной экономики и социальной сферы.

Дорожное строительство создает мультипликативный эффект не только в смежных областях, но и является стимулом к развитию многих отраслей экономики за счет качественного улучшения транспортной инфраструктуры.

Использование современных технических средств для нужд дорожной отрасли, в основном, продиктовано необходимостью повышения эффективности использования выделяемых бюджетных средств, контроля за использованием дорожной техники и оборудования и повышением мобильности дорожных служб при чрезвычайных ситуациях.

Пилотный проект по контролю над использованием дорожной техники был внедрен в государственной дирекции автодороги Бишкек – Ош. На дорожной технике и грузовых автомобилях установлены датчики GPS. По предварительным данным данные меры уже дают результаты в виде экономии топлива в размере 10 %. Также на 80 км автодороги Бишкек – Ош

установлены датчики автоматического подсчета интенсивности движения автотранспортных средств, что повысило сборы за проезд через тоннели по автодороге Бишкек – Ош на 26-28 %. К 2025 году планируется полностью оснастить датчиками GPS основные виды дорожно-строительной техники и оборудования. На внедрение и развитие технических средств требуется ежегодно направлять средства в размере до 1,5 % средств, выделяемых на ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования.

Успешная реализация инвестиционных проектов в дорожной отрасли позволит сохранить и развить сеть международных транспортных коридоров, что окажет прямое влияние на качество жизни населения. Развитие ГЧП в дорожной отрасли будет содействовать изысканию дополнительных источников финансирования дорожного хозяйства и снижению нагрузки на бюджет страны.

Особенности организации учета в ГЧП в соответствии с МСФО определяются характером соглашения, структурой партнерства 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 учете в форме субсидии. При этом под государственными субсидиями понимается помощь, оказываемая государством в форме передачи предприятию ресурсов в обмен на соблюдение в прошлом или в будущем определенных условий, связанных с операционной деятельностью предприятия. К государственным субсидиям не относятся те формы государственной помощи, стоимость которых не поддается обоснованной оценке, а также такие операции с правительством, которые нельзя отличить от обычных коммерческих операций предприятия.

В ходе исследования определены два метода отражения субсидий, относящихся к активам, представляемым в бухгалтерском балансе:

Первый метод - субсидия признается в качестве отсроченного дохода: включается в доходы отдельных отчетных периодов на систематической основе в течение срока полезного функционирования актива.

Пример. В январе 2022 года строительная компания «Туз Жол» получила субсидию в размере в сумме 1 000 000 сомов на приобретение оборудования стоимостью 2 000 000 сомов, сроком полезного функционирования 4 года с нулевой ликвидационной стоимостью. Признание субсидии осуществляется следующим образом:

1. Приобретение оборудования:

Дт 2140 Оборудование 2 000 000

Кт 1210 Денежные средства на расчетном счете 2 000 000

2. Получение субсидии:

Дт 1210 Денежные средства на расчетном счете 1 000 000

Кт 4200 Отсроченные доходы 1 000 000

3. Ежегодное 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 компании будет отражено:

Активы: Основные средства - оборудование 2 000 000

Накопленная амортизация – оборудования

Обязательства: Отсроченные доходы 750 000 (1000000 - 250000 = 750000 сомов).

Отчет о прибылях и убытках за 2022 год будет содержать следующую информацию:

Доходы от неоперационной деятельности 250 000 сомов

Расходы по амортизацию - конторское оборудование 500 000 сомов.

Второй метод - субсидия вычитается при расчете для получения балансовой стоимости актива в финансовой отчетности субъекта и признается как доход в течение срока ее амортизации. Признание субсидии производится следующим образом:

1. Приобретение оборудования:

Дт 2140 Оборудование 2 000 000

Кт 1210 Денежные средства на расчетном счете 2 000 000

2. Получение субсидии:

Дт 1210 Денежные средства на расчетном счете 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:

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:

Дт 3600 Прочие краткосрочные обязательства по субсидиям 1 000 000

Кт 1210 Денежные средства на расчетном счете 1 000 000

Возврат субсидий относится к доходам, учитывается уменьшением суммы счета 4200 Отсроченные доходы, т.е. 250 000 сомов относится на уменьшение суммы полученной субсидии, еще не признанной в качестве дохода. Вся остальная сумма, подлежащая возврату и превышающая остаток, относится на расходы (убыток) того отчетного периода, в котором проводится возврат субсидии.

Таким образом, необходимо уделять постоянное внимание мерам по развитию производственно-инновационного центра как центра передового опыта, поддержке академической среды и исследований, мерам по развитию частного сектора и местных подрядчиков, поддержанию кадрового потенциала в отрасли, участия местных подрядчиков в международных проектах и улучшению возможностей трудоустройства для местных дорожных инженеров, консультантов и рабочих.

Современная экономическая среда требует от стран постоянного совершенствования своих учетных 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 учета инвестиций.

Надлежащий учет инвестиций играет ключевую роль в управлении финансовыми ресурсами и привлечении капитала. Эффективные учетные практики способствуют более точной оценке инвестиционных проектов, улучшению финансовой отчетности и повышению уровня доверия со стороны инвесторов и регуляторов. Однако текущая система учета 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 создает условия для развития и интеграции страны в международные транспортные сети.

Вопросы учета 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 учета и аудита в сфере дорожного строительства является неотъемлемой частью стратегического управления, направленного на оптимизацию финансовых ресурсов, повышение прозрачности и надежности отчетности. В частности, учет и аудит инвестиций и аренды требуют внедрения 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 учетной практики инвестиций и аренды в Кыргызской Республике. Рекомендации охватывают ключевые аспекты, такие как обновление законодательной и нормативной базы, внедрение передовых бухгалтерских практик, оптимизация учета аренды и мониторинг инвестиционных проектов. Эти меры нацелены на обеспечение эффективности финансового управления, обеспечение прозрачности и создание благоприятного инвестиционного климата.

В условиях динамичного развития экономики и изменяющихся рыночных условий, данные рекомендации могут стать основой для формирования устойчивой и эффективной системы учета и отчетности, что способствует укреплению экономического потенциала Кыргызской Республики. Эти рекомендации следующие:

1. Обновление законодательной и нормативной базы

Адаптация к международным требованиям - цели повышения прозрачности и сопоставимости финансовой отчетности, 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 изменения в налоговые и бухгалтерские нормы.

Кодификация и гармонизация правового поля обновление и кодификация законодательства, регулирующего учет инвестиций и аренды, с целью устранения противоречий и упрощения процедур. Включение в законодательные акты положений о классификации и учете аренды на основе современного международного опыта.

2. Совершенствование бухгалтерского учета и отчетности

Внедрение цифровых решений – актуализировать учетную практику с внедрением современных информационных технологий и программного обеспечения для автоматизации учета инвестиций и аренды. Это позволит обеспечить высокую степень точности, оперативности и надежности отчетности.

Повышение квалификации специалистов - регулярное обучение и повышение квалификации бухгалтеров и финансовых специалистов в области новых стандартов, технологий и методологий учета.

Разработка методик оценки инвестиций - внедрение продвинутых методик оценки инвестиционных проектов для более точного определения инвестиционной привлекательности и рисков.

3. Оптимизация учета 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 учете.

Отчетность по аренде разработка и внедрение унифицированных стандартов отчетности 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 отчетности

Регулярные аудиты и контроль - проведение регулярных аудитов и контрольных проверок для обеспечения точности и соответствия финансовой отчетности актуальным стандартам и нормативам.

Общественная отчетность установление систем прозрачной отчетности 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 учетной 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,

реализуемые в целях увеличения объемов 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 в экономику, содействие и поддержка инвесторов.

В целом, рекомендации направлены на системное развитие учета и управления инвестиционными и арендованными активами, совершенствование аудита и анализа эффективности их использования, что, на наш взгляд, создаст предпосылки для обеспечения устойчивого развития и конкурентоспособности национальной экономики КР.

Значимость и необходимость развития системы бухгалтерского учета 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 учета международным стандартам чревато искажением информации финансовой отчетности, что, в свою очередь, оказывает негативное влияние на инвестиционную привлекательность организаций отрасли.

Правильное отражение в учете и отчетности 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 учет инвестиций и аренды, являясь важнейшими элементами финансового менеджмента, нуждаются в адаптации к передовой международной практике, совершенствовании институциональной и методической базы в соответствии

с учетом национальных особенностей, сложившейся обстановки и требований международных стандартов.

На наш взгляд, улучшение методов и практики учета, 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 учета инвестиций:

1. Введение единых стандартов учета и отчетности по инвестициям, соответствующих МСФО, разработка и распространение методологических рекомендаций и инструкций для организаций отрасли.

2. Автоматизация учета инвестиций применением специализированных программ для учета и анализа эффективности инвестиционных проектов, интеграция финансовых систем с другими системами управления для более полного учета и анализа, и тем самым уменьшение количества ошибок и ускорение составления отчетности.

3. Внедрение механизма систематической оценки и мониторинга эффективности инвестиционных проектов, проведение аудита учета 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 учета и аудита инвестиций, разработка программ повышения квалификации и профессиональной сертификации бухгалтеров, аналитиков и аудиторов.

Рекомендации по улучшению учета 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 учета арендных операций на базе правил учета аренды по МСА, формирование единой базы договоров аренды и обязательств по ним.

3. Повышение прозрачности отчетности

Создание системы регулярной отчетности по операционной и финансовой аренде, обеспечение доступности сведений о заключенных 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. Разработка мер по улучшению управления арендованными активами и условий аренды.

По результатам исследования нами выявлены и систематизованы проблемы в области учета инвестиций и аренды, а также предложены меры по их решению (рисунок 3.3).

1. Проблема – из-за отсутствия единой методологии бухгалтерского учета инвестиций и аренды неоднозначно трактуются стандарты МСФО, что обуславливает различия в учетно политике организаций дорожного строительства.

Решение – разработка единой методологии учета инвестиций и аренды в соответствии с требованиями МСФО с учетом 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 учете.

Оценки инвестиций: методы оценки (рыночная стоимость, справедливая стоимость, амортизация).

Отражения инвестиций: формирование отчета о финансовом состоянии, отчета о прибылях и убытках.

Единой методологии учета инвестиций и аренды для организаций дорожного строительства в соответствии с требованиями МСФО с учетом 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 отчетности;
- методы оценки и анализа инвестиций и арендованных активов;
- требования и правила отражения инвестиций и аренды в бухгалтерском учете и отчетности.

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 учета инвестиций и аренды, которые включают:

- определение и разделение обязанностей по учету инвестиций и аренды;

- проведение регулярных проверок документации и операций;

- применение системы контроля за соблюдением законодательства и стандартов.

Повышение качества учетной информации.

3. Проблема - низкое качество учетной информации приводит к искаженному представлению о финансовом положении предприятий дорожного строительства и препятствует принятию обоснованных решений.

Решение - необходимо внедрить систему сбора, обработки и анализа учетной 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 операций (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 учетной информации.

Усиление надзора за аудиторской деятельностью:

- укрепление роли органов регулирования аудиторской деятельности для контроля качества аудиторских услуг и соблюдения стандартов;

- введение системы мониторинга аудиторских заключений и проведения периодических проверок аудиторских фирм;

- повышение роли внутренних контрольных процедур.

4. Проблема - отсутствие четких внутренних контрольных процедур приводит к ошибкам в учете 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 учета 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 отчетности как инструмента повышения инвестиционной привлекательности организаций отрасли

В качестве одного из основных инструментов повышения инвестиционной привлекательности нами рекомендуется создание депозитария финансовой отчетности организаций дорожного строительства.

Депозитарий финансовой отчетности (ДФО) – это единая электронная система сбора, хранения, обобщения, анализа и опубликования финансовой отчетности и аудиторского заключения, представляющая собой составную часть реестра государственных информационных ресурсов. Он представляет собой базу данных финансовой отчетности, ежегодно сдаваемой организациями отрасли, с открытым для пользователей доступом.

Депозитарий позволит обеспечить доступность и прозрачность финансовой отчетности организаций, что повысит их инвестиционную привлекательность, а также будет способствовать повышению качества и достоверности информации о финансово-хозяйственной деятельности организаций, на основе которой пользователи смогут принимать обоснованные экономические решения. Финансовая отчетность представляется в депозитарий для того, чтобы любой пользователь, из любой точки мира смог получить финансовую отчетность любой организации.

Создание депозитария финансовой отчетности может обеспечить повышение прозрачности и подотчетности, 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. Учет арендных соглашений, включая их условия, сроки, финансовые параметры и состояние арендованного имущества, способствует упорядочению и мониторингу аренды. Осуществление контроля за выполнением условий аренды, корректность расчетов 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, обобщения, анализа и опубликования финансовой отчетности 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 обобщение финансовых отчетов и аудиторских заключений;

- обеспечение сохранности, безопасности данных и защиту сведений ДФО с соблюдением требований, установленных законодательством Кыргызской Республики в сфере бухгалтерского учета 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 заключений;

- публикация финансовых отчетов и аудиторских заключений 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 отчетности 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 отчетности, консолидированной финансовой отчетности, составленных субъектами публичного интереса, субъектами крупного предпринимательства, и аудиторском заключении 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, консолидированная финансовая отчетность, составленные в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности для субъектов малого и среднего предпринимательства 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 отчетности и аудиторского заключения несет руководитель организации в порядке, установленном законодательством Кыргызской Республики в сфере бухгалтерского учета. Финансовая отчетность и аудиторское заключение представляются субъектами посредством программного обеспечения, через личный кабинет субъекта с подтверждением электронной цифровой подписью субъекта. Для подтверждения представления финансовой отчетности и аудиторского заключения используются квалифицированные сертификаты ключей проверки электронной цифровой подписи в соответствии с законодательством Кыргызской Республики в сфере электронной подписи.

Представление финансовой отчетности 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 отчетности 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 отчетности, за исключением примечаний к финансовой отчетности 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 и сведений, а также в установленном порядке режим доступа к ним;

3) осуществление действий по блокированию и снятию с блокирования данных в соответствии с законодательством об информации персонального характера;

4) сохранность данных во избежание несанкционированного доступа, блокирования, передачи, а равно их случайного или несанкционированного уничтожения, изменения или утраты;

5) исключение доступа посторонних лиц к оборудованию, используемому 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 финансовой отчетности (отчета о финансовом положении, отчета о прибыли и убытках, отчет об изменениях в капитале), информацию о сумме полученных инвестиций, инвестиционных и арендованных активах и эффективности их использования.

В Кыргызской Республике создание депозитария финансовой отчетности 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 отчетности, 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 отчетности 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 отчетности - 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 отчетности могут затруднять использование данных заинтересованными сторонами;

- отсутствие публичной отчетности - недостаток прозрачности в предоставлении финансовой информации может негативно сказаться на уровне доверия к финансовой отчетности и замедлить развитие финансового рынка.

5. Кадровые и организационные недостатки:

- нехватка квалифицированных кадров - недостаток специалистов с необходимыми знаниями и навыками в области финансовой отчетности 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 отчетности. Это может включать разработку новых правовых актов, поддерживающих прозрачность и эффективное управление отчетностью;

- введение единых стандартов - принятие унифицированных стандартов для подготовки финансовой отчетности 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 отчетности 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 отчетности улучшит её качество и сопоставимость, что будет способствовать

более точной аналитике. Усиление систем контроля и аудита отчетности позволит повысить её достоверность и уменьшить количество ошибок.

Обеспечение открытого и прозрачного доступа к финансовой отчетности 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 отчетности 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 отчетности.

Для осуществления данного процесса при сдаче финансовой отчетности рекомендуем включение коэффициентного анализа, так как данный коэффициентный анализ показывает инвестиционную привлекательность субъектов дорожного строительства. **Пример коэффициентного анализа деятельности дорожной компании мы привели по данным** ОсОО «Нуркелди курулуш» - строительной организации, специализирующейся на прокладке и реконструкции внутренних дорог в городе Ош. Организация ведет свою деятельность с 2020 года, зарекомендовав себя в качестве надежного подрядчика в области 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.

Таблица 4.3 - 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 счета. 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 расчетов 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 счет 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	

Таблица 4.4 - Анализ ликвидности баланса ОсОО «Нуркелди Курулуш» 2021-2023 гг.

Наименование	Показатель	2021г.	2022г.	2023г.
Наиболее ликвидные активы	A1	39 769	39 785	20 897
Быстро реализуемые активы	A2	45 577	62 296	55 041
Медленно реализуемые активы	A3	1 019 986	1 083 395	128 189
Трудно реализуемые активы	A4	156 479	2 187	0
Итого активы	BA	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	BP	1 261 811	1 187 663	204 126
Нормативные показатели		Соотношение активов и пассивов баланса		
		2021г.	2022г.	2023г.
A1=>П1	A1=>П1	A1=>П1	A1=>П1	A1=>П1
A2=>П2	A2<П2	A2<П2	A2=>П2	
A3=>П3	A3=>П3	A3=>П3	A3=>П3	
A4<П4	A4<П4	A4<П4	A4<П4	
Проверка выполнения правил ликвидности баланса	2021г.	2022г.	2023г.	
	+	+	+	
	-	-	+	
	+	+	+	
	+	+	+	

Коэффициентный анализ ОсОО «Нуркелди курулуш» (2021-2023 гг.)

Коэффициентный анализ помогает оценить финансовое состояние предприятия, его ликвидность, финансовую устойчивость, рентабельность и деловую активность. Рассмотрим основные показатели и их значения на основе ОсОО «Нуркелди курулуш» на 2021-2023 годы.

1. Оценка ликвидности

Коэффициент текущей ликвидности:

- Норматив: от 1,5 до 2,5
- 2021: 9,21
- 2022: 6,97

- 2023: 12,76

Вывод: значительно выше нормы, что может свидетельствовать о значении ненационального компонента капитала.

Коэффициент быстрой ликвидности:

- Норматив: более 0,8
- 2021: 0,71
- 2022: 0,60
- 2023: 4,75

Вывод: Высокая способность предприятия оплачивается честно.

Коэффициент абсолютной ликвидности:

- Норматив: более 0,2
- 2021: 0,33
- 2022: 0,23
- 2023: 1,31

Вывод: Хорошая платежеспособность.

2. Оценка финансовой устойчивости

• **Коэффициент хранит собственный капитал:**

- Норматив: от 0,5 до 0,7
- 2021: 0,56
- 2022: 0,57
- 2023: 0,20

Вывод: Высокая зависимость от заемных средств.

Коэффициент соответствия заемных и натуральных средств:

- Норма: до 0,7
- 2021: 0,78
- 2022: 0,74
- 2023: 3,95

Вывод: происходит превышение заемных средств над собственными.

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.

Для наглядности отразим результаты коэффициентного анализа в диаграммах (рисунки 4.1-4.5).

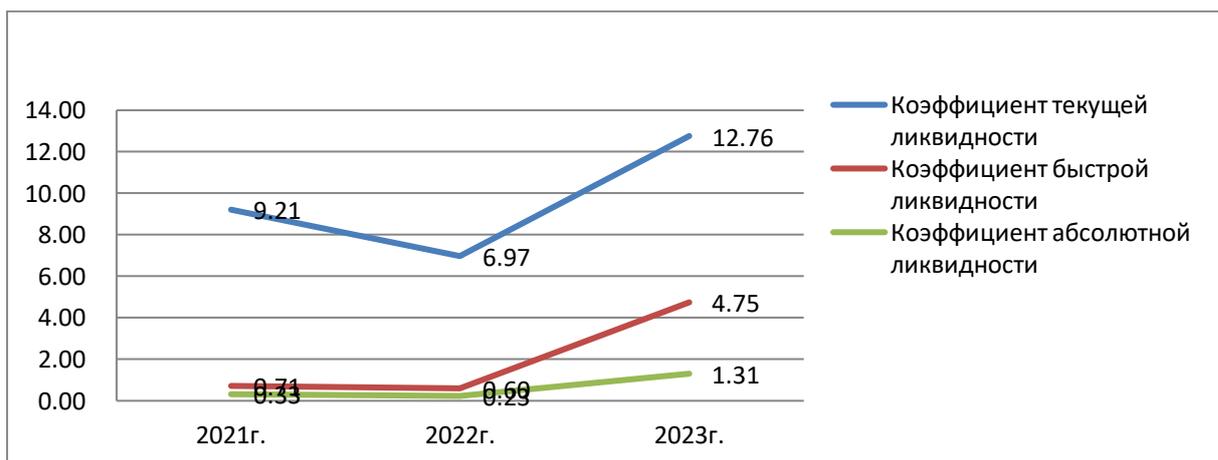


Рисунок 4.1. Динамика показателей ликвидности «Нуркелди Курулуш»

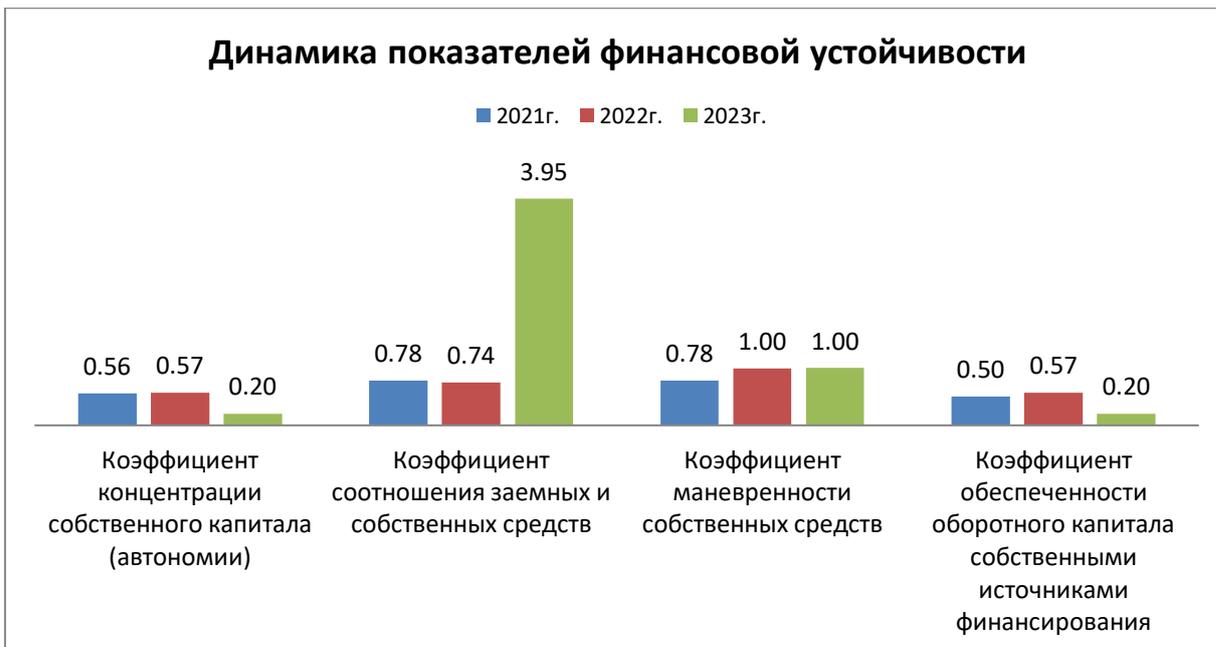


Рисунок 4.2. Динамика показателей финансовой устойчивости ОсОО «Нуркелди Курулуш»

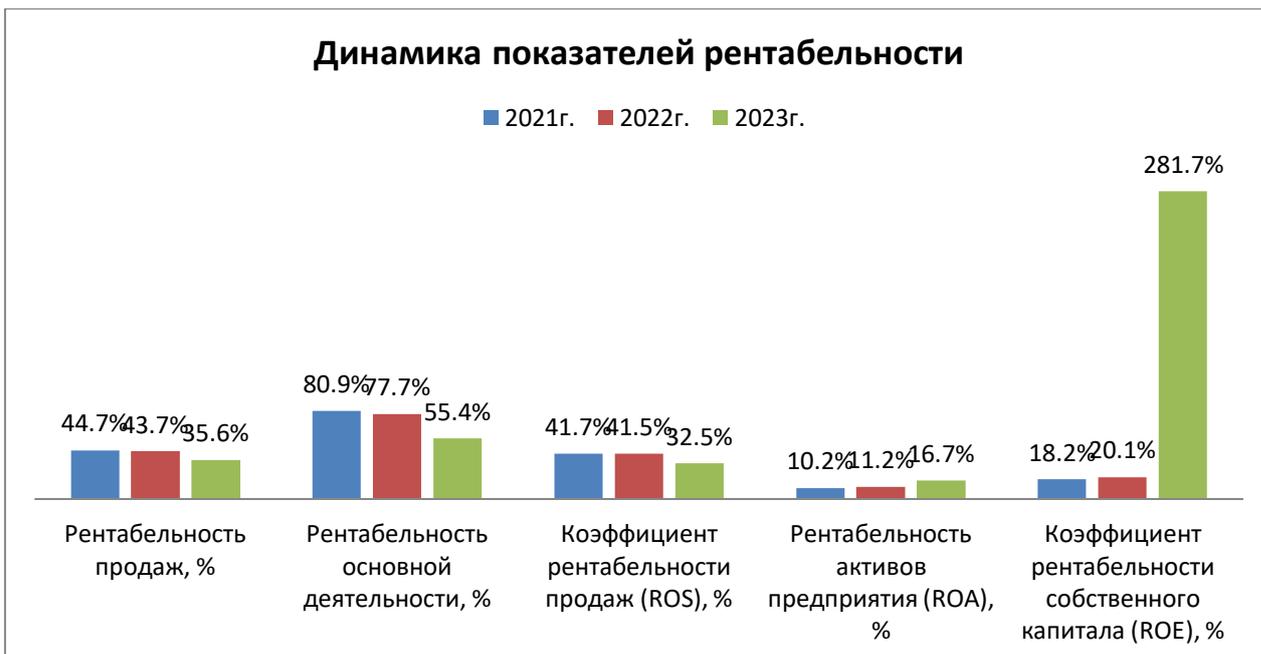


Рисунок 4.3. Динамика показателей рентабельности ОсОО «Нуркелди Курулуш»

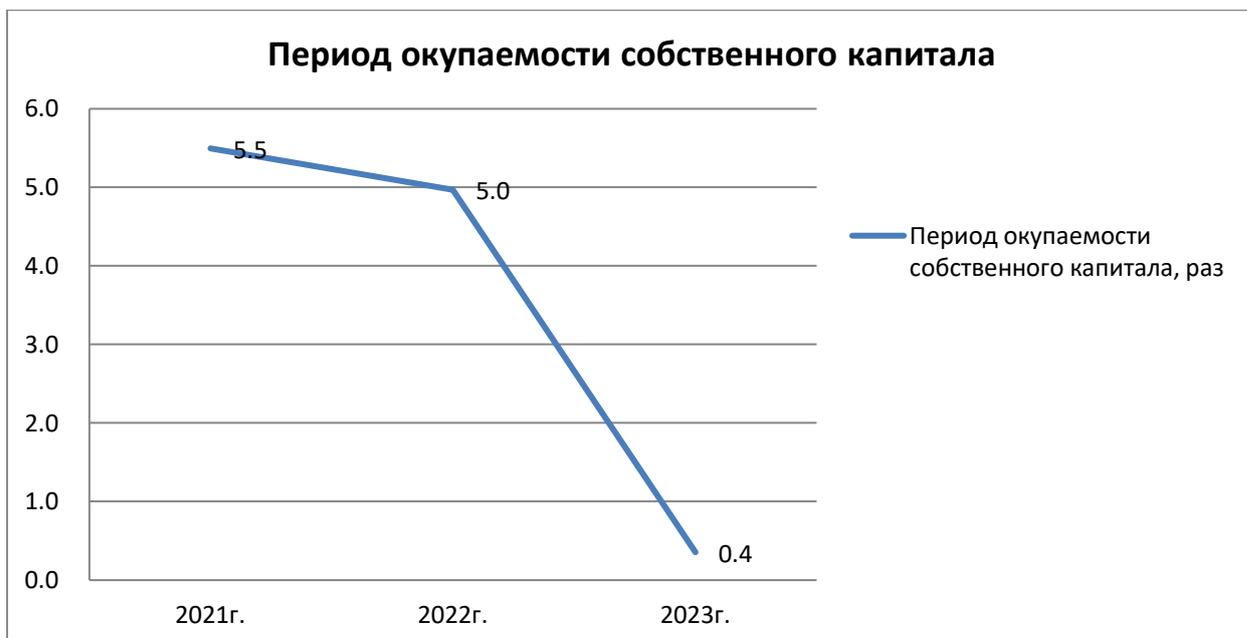


Рисунок 4.4. Динамика показателя срока окупаемости собственного капитала ОсОО «Нуркелди Курулуш»

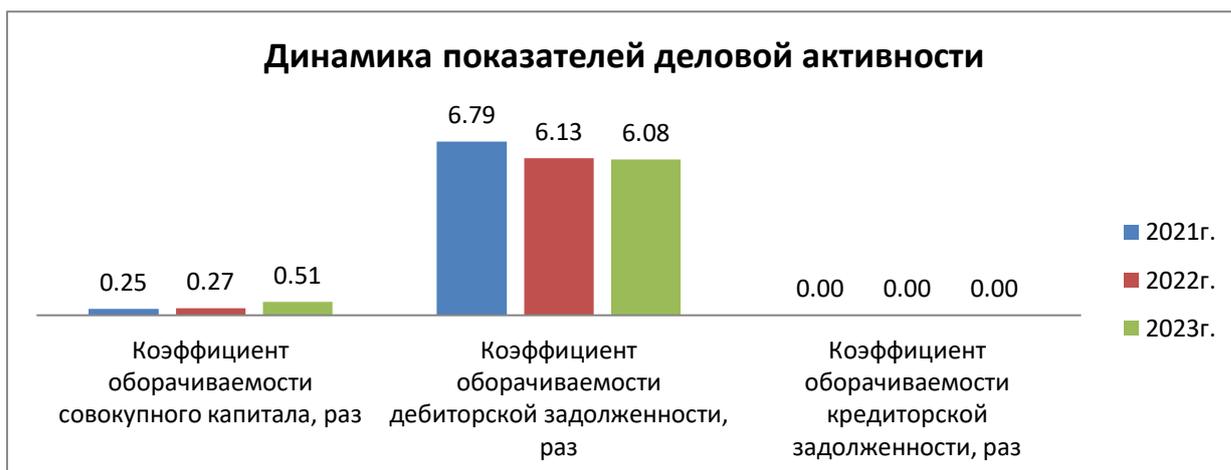


Рисунок 4.5. Динамика показателей деловой активности ОсОО «Нуркелди Курулуш»

Выводы

- **Высокая ликвидность:** Предприятие позволяет своевременно выполнять свои обязательства, что является признаком знакомости.
- **Зависимость от заемных средств:** Высокая доля заемных средств представляет собой риск для финансовой устойчивости, необходимая оптимизация структуры капитала.

- **Эффективность использования ресурсов:** несмотря на снижение рентабельности продаж, рентабельность активов и собственного капитала в значительной степени ограничивалась.

Аналогии для понимания понятий

1. **Сравнение с личными финансами:** Представьте себе, что у вас есть бюджет. Если у вас много наличных (ликвидность), вы можете легко покрыть свои расходы. Однако если вы берете много кредитов (заемных средств), это может привести к возникновению проблем, даже если у вас есть деньги на счету.

2. **Аналогия с автомобилем:** Ликвидность компании — это уровень топлива в автомобиле. Если его слишком много, это не всегда хорошо, так как может привести к неэффективному использованию пространства (нерациональная структура капитала). Но если топлива достаточно для поездки, значит, автомобиль (компания) может успешно доехать до цели (выполнить честно).

Рекомендации по согласованию состояния ОсОО «Нуркелди курулуш»

На основе проведенного коэффициентного анализа можно выделить несколько исследований для улучшения финансового состояния предприятия:

1. Оптимизация структуры капитала

- **Снижение в зависимости от заемных средств:** Предприятие должно уделять особое внимание долговой нагрузке. Этого можно добиться путем 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** : увеличение доли легко реализуемых активов (например, наличных активов или быстро реализуемых 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 объемов 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 учетом специфики предприятия и рыночной ситуации.

В целом, создание депозитария финансовой отчетности 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 отчетности, повысить эффективность управления активами и обязательствами организации.

Вместе с тем, аудит в дорожном строительстве Кыргызской Республики нуждается в совершенствовании и адаптации к требованиям международных стандартов, внедрении 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 отчетности, 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 учета и аудита, связанные с увеличением разновидностей и развитием финансовых инструментов, расширением спектра финансовых операций, ужесточением правил и требований к финансовой отчетности, обуславливают необходимость выработки эффективных мер и инструментов на основе системного подхода и учета передового мирового опыта, предусматривающих наиболее точное отражение финансовой информации, качественное проведение аудиторской проверки.

Важным этапом реформирования финансового контроля считаем оценку социально-экономической эффективности реализации рекомендаций в области совершенствования учета и аудита. Это включает в себя не только количественные показатели, такие как повышение точности отчетности 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 учета 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 учете специфических условий Кыргызской Республики. Данный подход направлен на создание эффективной системы учета 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 учете.

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 заключений - анализ аудиторских заключений для выявления тенденций и проблем в дорожном строительстве.

Отсутствие унифицированных форм документов для учета инвестиций и аренды в дорожном строительстве усложняет процесс сбора и обработки информации, повышает риск ошибок. Поэтому предлагаем разработать и утвердить типовые формы документов для учета 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 учету и аудиту инвестиций и аренды в дорожном строительстве, затрудняющих применение МСФО и МСА на практике необходимо разработать методические рекомендации по учету и аудиту инвестиций и аренды в отрасли, которые будут включать: пошаговые инструкции - как правильно проводить учет и аудит инвестиций и аренды; конкретные примеры из практики дорожного строительства и разъяснение сложных моментов в учете и аудите.

Рекомендуется разработать и внедрить специализированные прикладные программы для автоматизации учета 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 учета внешних рыночных факторов.

В соответствии с МСА 300 "Планирование аудита финансовой отчетности", аудитор должен разрабатывать план аудита с учетом специфики и масштабов инвестиций. Включение анализа рисков и оценка внутренних контрольных систем являются ключевыми аспектами для обеспечения адекватного контроля над финансовыми потоками и учетными процедурами.

Согласно МСА 315 "Идентификация и оценка рисков существенного искажения", необходимо провести всестороннюю оценку внутреннего контроля, охватывающего процесс учета и отчетности 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 учетом 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 учета в дорожном строительстве КР имеет ряд особенностей, подлежащих учету специфики этой отрасли, в числе которых нами выделены:

1. Сложность учета и контроля инфраструктуры из-за значительных объемов капитальных вложений в дорожную инфраструктуру (в строительство и ремонт дорог, мостов, транспортных узлов). Аудитор проводит проверку правильности учета амортизации, капитальных и текущих расходов по инвестиционным активам, а также соответствия нормативным требованиям.

2. Сложности с классификацией затрат из-за проблем с неточностью критериев классификации расходов на эксплуатацию, капитальный ремонт и строительство новых объектов. Важным вопросом является распределение расходов по счетам учета в соответствии с характером работ.

3. Зависимость от государственных субсидий и грантов - большая часть дорожной отрасли в КР финансируется за счет 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 учет инфраструктуры, управление рисками и соблюдение законодательных норм.

В ходе исследования нами разработаны ряд предложений по развитию учета и аудита в целом, инвестиций и аренды, в частности:

1. По совершенствованию учетных процедур:

Периодическое обновление учетной политики с учетом изменений в МСФО, передовой международной практики и современных требований. Это касается пересмотра методов учета и оценки активов, отражения их в отчетности, амортизации, сроков полезного использования. Улучшению полноты, точности, прозрачности учетных данных способствует применение информационных технологий, автоматизация учета и управления инвестициями. Также создать систему обучения учетных работников как теории, так и практике современного учета, повышения их квалификации и осведомлённости об инновациях и новшествах в сфере учета 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 учет 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 заключений. Более детальной и глубокой проверке учетных данных и информации финансовой отчетности 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 отчетности, 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 учета, отчетности 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 учета и аудита аренды обусловлена необходимостью повышения прозрачности и достоверности финансовых данных, что в свою очередь влияет на улучшение использования арендных ресурсов.

Современная методология учета и аудита в секторе дорожного строительства Кыргызской Республики требует адаптации к международным стандартам и лучшим практикам. Текущая практика учета и аудита инвестиционных и арендных операций может содержать недостатки, такие как недостаточная детализация отчетности, отсутствие интеграции современных информационных систем и несоответствие требованиям международных стандартов. Эти проблемы могут негативно сказаться на качестве финансовой отчетности и затруднить принятие обоснованных управленческих решений.

В данном контексте, совершенствование методологии учета 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 учета 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 учета на основе МСФО - разработка адаптированных к практике Кыргызстана методических указаний с детализацией особенностей применения международных стандартов по учету инвестиций и аренды с учетом специфики дорожного строительства. Эти указания должны включать:

- принципы оценки инвестиционных активов, с учетом уникальных особенностей дорожной инфраструктуры;

- методы определения справедливой стоимости арендуемых активов и обязательств;

- специфические подходы к амортизации и учету затрат на поддержание и модернизацию дорожной инфраструктуры.

1.2. Интеграция МСФО в учетные системы - внедрение информационных систем, поддерживающих МСФО, с учетом специфики дорожного строительства, позволит обеспечить более точное и эффективное ведение учета. Необходимо:

- разработать или модифицировать программное обеспечение для автоматического расчета и отчетности в соответствии с международными стандартами;

- обеспечить регулярное обновление программного обеспечения в соответствии с изменениями в МСФО и национальных требованиях.

2. Оптимизация учета 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 учетом специфики отрасли.

2.2. Развитие практики оценки и методов признания арендных обязательств путем 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 внедрения:

- 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 учету 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 учетно-контрольной практики посредством:

- создание структур, в задачи которых входят мониторинг и оценка системы учета и аудита в том числе инвестиций;

- внесение корректив в учетную 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 учета и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве КР, а следовательно и обеспечению прозрачности, эффективности финансового управления.

Касательно повышения эффективности организации учета аренды в дорожном строительстве в соответствии с МСФО и МСА рекомендуется:

- четкое разграничение операционной и финансовой аренды согласно МСФО 16. Это включает признание права пользования активом и связанных обязательств в учете. Адекватная классификация аренды требует разработки и внедрения унифицированных подходов к учету и отчетности, что обеспечит точность отражения финансовых обязательств и активов;

- оптимизация оценки арендных операций - для повышения достоверности учета аренды важно внедрить усовершенствованные методики оценки, включая дисконтирование будущих арендных платежей. Это

обеспечит более точное отражение стоимости аренды в финансовой отчетности и позволит лучше управлять арендными обязательствами;

- обучение и развитие профессиональных компетенций - для успешной реализации новых методов учета 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 заключений и учетных процедур.

3. Усиление аудиторских процедур и контроля

Улучшение аудиторских процедур и систем внутреннего контроля в сфере учета 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 заключений;

- 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 отчетности.

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 учете и отчетности;

- 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 учета 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 учетных и аудиторских практик

5.1. Создание систем мониторинга и оценки практик - для обеспечения актуальности практик рекомендуется:

- создать органы контроля, ответственные за мониторинг и оценку учетных 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 учетных и аудиторских системах.

5.2. Обновление методических рекомендаций и стандартов:

- регулярно обновлять методические рекомендации и стандарты учета и аудита, основываясь на изменениях в международных стандартах и практике;

- внедрять новые подходы и рекомендации в учетную 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 учет и аудит инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызской Республики, повысить прозрачность финансовой отчетности и соответствие международным стандартам, что обеспечит устойчивое развитие сектора и повысит его инвестиционную привлекательность.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основе проведенного исследования теории, методологии и организации учета и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызской Республике в контексте МСФО и МСА сформулированы следующие ключевые 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, внедрения эффективной системы управления активами и современной системы учета, отчетности и контроля.

2. Разработка дальнейших направлений совершенствования учета и аудита инвестиций и аренды требует системного исследования данных учетных категорий. По результатам анализа различных толкований, «инвестиции» можно трактовать как вложение денежных, материальных и интеллектуальных ценностей в объекты предпринимательской и других видов деятельности с целью 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 учета - 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, учета 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 учетные 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 учет инвестиций в дорожное строительство требует создания специализированных методических рекомендаций обеспечит более высокую степень согласованности и точности в финансовой отчетности, что, в свою очередь, повысит ее надежность и достоверность.

5. Организация учета аренды с соблюдением принципов классификации и оценки - в соответствии с МСФО 16 позволяет четко различить операционную и финансовую аренду, что требует тщательной разработки и внедрения унифицированных подходов к их учету и отчетности. Эффективная оценка арендных операций, включая дисконтирование арендных платежей и периодические пересмотры условий аренды, способствует более точному отражению арендных обязательств и активов в финансовой отчетности.

6. В условиях изменения нормативного и экономического окружения регулярный мониторинг и пересмотр учетных и аудиторских практик становятся необходимыми для обеспечения их актуальности и соответствия требованиями международных стандартов. Для этого требуется на

систематической основе обновлять и актуализировать методические рекомендации и учетно-аудиторские процедуры в соответствии с новыми законодательными инициативами и изменениями в передовой международной практике.

7. Необходимость постоянного мониторинга и пересмотра практик учета и аудита - в условиях изменения нормативного и экономического окружения регулярный мониторинг и пересмотр учетных и аудиторских практик становятся необходимыми для обеспечения их актуальности и соответствия требованиями международных стандартов. Для этого требуется на систематической основе обновлять и актуализировать методические рекомендации и учетно-аудиторские процедуры в соответствии с новыми законодательными инициативами и изменениями в передовой международной практике.

8. Применить МСФО при учете инвестиций и арендных соглашениях, повышении прозрачности и независимости финансовой отчетности, что особенно важно для привлечения мировой экономики. Однако в дорожной отрасли Кыргызской Республики существует необходимость внедрения методологий учета с учетом специфики отрасли и национальной экономики.

ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

Как показали результаты исследования, в методологии, организации функционировании учета и аудита инвестиций и аренды в предприятиях отрасли дорожного строительства имеется ряд недостатков проблем, для решения которых предложены следующие практические рекомендации:

1. Стандартизация процедур учета и аудита. Разработать и внедрить унифицированные положения и внедрение стандарты учета 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 учета и отчетности по инвестициям и аренде для чего проводить регулярные аудиты внутреннего контроля с целью выявления и устранения возможных ошибок и несоответствий.

3. Внедрить автоматизированные системы учета и отчетности, которые обеспечат точность и своевременность данных по инвестициям и аренде с использованием программные решения для расчета финансовых показателей и мониторинга выполнения конкретных арендных соглашений. Внедрение современных технологий анализа больших данных и автоматизированных инструментов для учета 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 отчетности. 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 дает 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 учета 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 учета и аудита; анализировать влияние вышеуказанных изменений в организации отрасли дорожного строительства Кыргызстана и адаптировать процедуры учета и аудита в соответствии к изменениям и обновлениям.

6. Разработка и реализация стратегического плана развития системы учета и отчетности, ориентированную на улучшение прозрачности, достоверности и полноты информации о инвестициях и арендах с учетом специфики национальной экономики и отраслей.

7. Усиление взаимодействия с аудиторскими организациями, установление партнерских отношений с ведущими аудиторскими компаниями для обеспечения независимой проверки финансовых отчетов и аудита учетных данных по инвестициям и аренде.

8. Создание методических рекомендаций, разработать соответствующие методические рекомендации по применению МСФО - 16 «Аренда» и других стандартов.

Эти рекомендации направлены на повышение эффективности учета и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызстана, что способствует повышению прозрачности, надежности финансовой отчетности и управлению финансовыми рисками. Реализация данных мероприятий может значительно улучшить инвестиционный климат и способствовать устойчивому развитию национальной экономики.

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 учете [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 [Электронный ресурс]: принят Указом Президента Кыргызской Республики УП № 221 от 31 октября 2018 года. – Режим доступа: <https://cbd.minjust.gov.kg/430002/edition/1095562/ru?anchor=undefined>

10. О Международных стандартах аудита в Кыргызской Республике [Текст]: Постановление Правительства Кыргызской Республики. - № 470. – 26 августа 2008 года.

11. О Международных стандартах финансовой отчетности для субъектов малого и среднего предпринимательства в Кыргызской

Республике [Текст]: Постановление Правительства Кыргызской Республики.
- № 564. - 18 октября 2013 года.

12. Об утверждении Порядка создания, управления Публичным депозитарием финансовой отчетности и представления финансовой отчетности [Текст]: Постановление Кабинета Министров Кыргызской Республики. - № 175. - 30 марта 2022 года

13. Об утверждении Программы по привлечению инвестиций в Кыргызскую Республику на 2022-2026 годы [Текст]: Постановление Кабинета Министров Кыргызской Республики. -№ 352. - 30 июня 2022 года

14. Основные направления развития дорожной отрасли на 2023-2030 годы [Текст]: Постановление Кабинета Министров Кыргызской Республики от 10 февраля 2023 года № 71.

15. Аксенова Е.А. Финансовый и управленческий учет в дорожном строительстве: методика, моделирование и организация: Дис. ... канд. экон. наук: 08.00.12. - Краснодар, 2005. – 230 с.

16. Аксенова Н. Государственное регулирование иностранных инвестиций [Текст] // Проблемы теории и практики управления. -2010. - № 9. – С. 85-93.

17. Алиев А.Т. [и др.]. Управление инвестиционным портфелем: учеб. пособие [Текст] / А.Т. Алиев, К.В. Сомик. - М.: Дашков и К, 2013. - 159 с.

18. Амосова Г.В. «Финансовый учет-1». – Бишкек, 2020

19. Амосова Г.В «Финансовый учет-2». – Бишкек, 2021

20. Аренда и лизинг: учебное пособие / Под. Ред. Талье И.К., Абашина А.М., Бражникова Л.Н., Леонтьева Е.В. - М.: Информационно-издательский дом «Филинъ», 1997. - С. 6

21. Аренда и кооперация - новые формы хозяйствования: сборник / сост. В.Г. Сизов. - М.: Знание, 1989. - 62 С.

22. Аренда: сущность и практика: Учеб. пособие для экон. всеобуча рабочих / Под ред. В. М. Рутгайзера, А. Д.: Берлина и М. И. Семенушкина: - М.: Профиздат, 1989. - 208 с.
23. Афанасьев М. [и др.] Забытая амортизация // М.Афанасьев, П. Кузнецов // Вопросы экономики. - 1996. - №11.
24. Ахмедов Н.А. Формирование системы оценки эффективности реализации инновационной стратегии и инвестиционной политики промышленных предприятий [Текст] / Н.А. Ахмедов // Менеджмент в России и за рубежом. – 2011. - № 4. – С. 81-85.
25. Бадалов А.Л. Частно-государственное партнерство в реализации инвестиционных проектов [Текст]/ А.Л. Бадалов // ЭКО. - 2008. - №6. – С. 129-142.
26. Бадюкина Е.А [и др.] Использование цены капитала при обосновании инвестиционной политики [Текст] / Е.А. Бадюкина, И.Н. Швецова // Региональная экономика. - 2008. - № 20. - С. 88-98.
27. Баев, Л.А. Основы анализа инвестиционных проектов: учебное пособие / Л.А. Баев. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2017. – 287 с.
28. Балдин К.В. [и др.] Инвестиционное проектирование: учебник [Текст] / К.В.Балдин, А. В. Рукосуев. И. И. Передеряев, Р.С. Голов. М.: Дашков и К, 2014. — 366 с.
29. Бланк И.А. Инвестиционный менеджмент [Текст] / И.А. Бланк. - К.: МП «ИТЕМ» ЛТД. - 1995. – С. 10.
30. Бобаканова А.К. Инвестиционная привлекательность Джалал-Абадской области Кыргызской Республики и отдельных сфер деятельности [Текст] / А.К. Бобаканова // Научный журнал МОиН Республики Казахстан «Туран». 2016. - № 1. - С.127-139.
31. Бортник А.Н. Методология и организация учета и анализа инвестиционной деятельности предприятий [Текст]: Дис ... д.э.н.: 08.00.12 / Бортник Алексей Николаевич. - Саратов, 2007. – 372 с.

32. Браун П., Смит Дж. Финансовый менеджмент: Теория и практика. Oxford University Press. - 2020.
33. Брили Р.А., Майерс СК. Принципы корпоративных финансов. МакГроу-Хилл [Текст] / Р.А. Брили, Южная Каролина Майерс, 1992.
34. Бромвич М. Анализ экономической эффективности капиталовложений / Пер. с англ. - М.: ИНФРА-М, 1996. - 68 с.
35. Бухгалтерский учет: Учебник / П.С. Безруких, В.Б.Ивашкевич, А.Н.Кашаев и др.; под ред. П.С.Безруких. - М.: Финансы и статистика, 1982.- 312 с.
36. Вадель О.А. Управление эффективностью инвестиционного проекта в концепции инвестиционного проекта в концепции стоимостного подхода [Текст] / О.А. Вадель // Менеджмент в России и за рубежом. - 2011. - № 6.- С. 35-42.
37. Валов И.И. Международная инвестиционная деятельность инфраструктурных ТНК в условиях глобализации. Место России. [Текст] / И.И. Валов. - М.: Научная книга, 2011. – 159 с.
38. Ван Хорн, Джеймс, К., Вахович, мл., Джон, М. Основы финансового менеджмента. 12-е изд.: Пер. с англ. - М.: ООО «И. Д. Вильямс», 2006. - 965 с.
39. Веленский П.П. [и др.]. Оценка эффективности инвестиционных проектов: теория и практика / П.П Веленский, В.А Лившиц , С.А Смоляк Учеб пособие. - М, 2009 г.
40. Вершинина А.А. Прямые иностранные инвестиции и особенности их привлечения в экономику страны и региона [Текст]/ А.А Вершинина // Экономика, статистика и информатика. - 2011. - № 3. – С. 23-29.
41. Вознесенская Н.Н. Иностранные инвестиции: Россия и мировой опыт (сравнительно-правовой комментарий) [Текст] Н.Н. Вознесенская.- М.:РАН, ИГиП, 2001. – 220 с.
42. Гидденс, В. и Кэрролл, М. (2019). Управление проектами: Принципы и практика. Wiley.

43. Горемыкин В. А. Экономика недвижимости: Учебник / В.А. Горемыкин. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Дашков и К, 2003. – 328 с.
44. Григорьев Л. Мировые дисбалансы сбережений и инвестиций [Текст] / Л. Григорьев // Вопросы экономики. - 2011. - №6. - С. 4-20.
45. Дасковский В. [и др.]. Еще раз о несоответствии оценок эффективности инвестиций [Текст] / В.Данковский, В. Киселев // Экономист.-2010. - № 7. - С. 78-93.
46. Дегтярев А. Инвестиционный потенциал муниципальных образований: неформальное взаимодействие власти и бизнеса [Текст]/ А. Дегтярев // Общество и экономика. - 2011 - № 2. - С. 141-156.
47. Дикуль Л.О. Приоритетные направления венчурной инвестиционной деятельности в промышленном секторе экономики [Текст]/ Л.О. Дикуль // Экономика, статистика и информатика. – 2011. - № 4. С. 30-35.
48. Добровольский В.П. Инвестиционный потенциал российской экономики и точки роста [Текст] / В.П. Добровольский // Деньги и кредит. - 2010. - № 9.- С. 30-36.
49. Долан Э. Дж., Линдсей Д. Е. Микроэкономика / пер. с англ. В. Лукашевича [и др.]; под ред. Б. Лисовика и В Лукашевича. - СПб., 1994. - С. 440.
50. Друри К. Введение в управленческий и производственный учет: Учебн. пособие для вузов / Пер. с англ. под ред. Н.Д. Эриашвили. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Аудит, ЮНИТИ, 1998. - 256 с.
51. Дыбов А.М. [и др] Практикум по экономической оценке инвестиций: учебное пособ [Текст] А.М Дыбов, В.А. Иванов. –Ижевск:Изд – во Института экономики и управления УдГУ,2008.
52. Ендовицкий Д. А. Комплексный анализ и контроль инвестиционной деятельности: методология и практика [Текст] / Д. А. Ендовицкий. - М., 2001. - С. 34.
53. Ерков А. Стадии инвестиционного процесса Текст / А.Ерков.- Финансовая газета. №43. – Октябрь, 2011.

54. Захватова Н.М. Инвестиционно-экономическая безопасность региона [Текст] / Н.М. Захватова // ЭПОС. - 2010. - № 3. - С. 19-23.
55. Зверев А. Экономическое сотрудничество России и Германии [Текст] / А. Зверев // Экономист. 2011 № 3. - С. 48-55.
56. Зинина Л. Промышленные предприятия региона: перспективы инвестиционного развития [Текст] / Л. Зинина // Проблемы теории и практики управления. – 2011. - № 1. - С. 66-74.
57. Зубченко Л.А. Иностраннные инвестиции и экономический рост России [Текст] / Л.А. Зубченко // Экономические и социальные проблемы России. - 2009. № 1. – С. 136-154.
58. Иванов В.А. и др. Экономика инвестиционных проектов. Текст / В.А. Иванов А.М. Дыбов.-Ижевск: Институт экономики и управления УдГУ, 2010.
59. Игоница Л.Л. Инвестиции: учебное пособ. Текст / Л.Л.Игоница - М.: Юристь, 2008.
60. Инвестиции и инвестиционная деятельность организаций: учебное пособие / Т.К. Руткаускас [и др.] ; под общ. ред. д-ра экон. наук, проф. Т.К. Руткаускас. - Екатеринбург : Изд-во Урал. ун-та, 2019. - 316 с.
61. Инвестиции и инновации в реальном секторе российской экономики: состояние и перспективы [Текст]/ монография// под ред. Е.Б. Тютюкиной. - М. - Дашков и К, 2014. – 220 с.
62. Исраилов, М. И. Мониторинг финансовой устойчивости: сущность и проблемы [Текст] / М. И. Исраилов, М. В. Калемуллоев // Известия Иссykk-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. – 2019. – № 4(27). – С. 161-166.
63. Калашников И.Б. Инвестиционный процесс предприятия: понятие и сущность [Текст] И.Б Калашников. - Сатаров, 2009. - С. 89
64. Карачаровский В. Деловая и инновационная активность в российской Экономике [Текст] / В. Карачаровский // Общество и экономика. - 2010. - № 12. – С. 13-33.

65. Карпенко О.А. Государственное реформирование амортизационной политики с целью повышения инвестиционной активности предприятий [Текст] / О.А. Карпенко // ЭПОС. – 2011. - № 2. – С. 9 – 13.
66. Кейнс Дж. М. Общая теория занятости, процента и денег [Текст] / Дж.М. Кейнс // Антология экономической мысли: в 2 т. - Т. 2. - С. 182.
67. Кларк Дж. Б. Распределение богатства [Текст] / Дж. Б. Кларк. - М., 1992. - С. 129
68. Ковалев В.В. Финансовый анализ: Управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчетности [Текст] / В.В. Ковалев. - М., 1995.
69. Ковалев В.В. Методы оценки инвестиционных проектов [Текст] Ковалев В.В. - М.: Финансы и статистика, 2010
70. Королев А. Взаимодополняемые инвестиционные проекты: оценка синергетического эффекта [Текст]/ А. Королев // Проблемы теории и практики управления. – 2011. № 10. – С. 90-97.
71. Кочетков И. О. государственной поддержке инвестиционной деятельности [Текст]/ И. О. Кочетков // Экономист.- 2009. - № 12. - С. 79-84.
72. Кравченко Н.А. Инвестиционные приоритеты развития сибирской экономики [Текст]/ Н.А. Кравченко // ЭКО. – 2011. - № 7. – С. 5-14.
73. Краснов С.А. Особенности международного движения капитала: прямые иностранные инвестиции [Текст] / С.А. Краснов // Труд и социальные отношения. - 2010. - № 9. - С. 133-141.
74. Крылов Э.И. [и др]. Анализ финансового состояния и инвестиционной привлекательности предприятия / Э.И. Крылов, В.М. Власова. - М.: Финансы статистика, 2008. - С. 78.
75. Кузнецов А. Российские транснациональные корпорации в сфере услуг [Текст] /А. Кузнецов // МЭ и МО. – 2011. - № 7. - С. 71-81.
76. Кузьмина Л. Анализ производственных инвестиций [Текст] Л.Кузьмина. - Финансовая газета, Региональный выпуск. - 2010. - №13

77. Кузьмина О. Государственное экономическое регулирование инвестиционной деятельности в России [Текст] / О. Кузьмина // Предпринимательство. - 2009. - № 2. - С. 57-64.

78. Кушлин В. Институциональная среда инновационной модернизации [Текст] / В. Кушлин // Экономист. 2011. - № 11. - С. 65-74.

79. 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

80. Левин В.С. Оценка угроз В инвестиционном развитии агропромышленного региона [Текст]/ В.С Левин // Финансы. 2011. - №4.-С. 20-26.

81. Лившиц В. Каких ошибок следует избегать при оценке инвестиционных проектов с участием государства [Текст] / В. Лившиц // Вопросы экономики. - 2011. - №9. - С. 80-93.

82. Лимитовский М.А Основы оценки инвестиционных и финансовых решений [Текст] / М.А. Лимитовский. - М: ИКК <<ДеКа>>, 2010

83. Литвина Н.И. Мировые инвестиции. Региональные тенденции [Текст] / Н.И. Литвина // Альма Матер. - 2011. - № 1. - С. 67-74.

84. Лукасевич И.Я. Анализ финансовых операций // И.Я. Лукасевич, Колмыкова Т. Инвестиционная политика и анализ структуры инвестиций в основной капитал // Предпринимательство. – 2008. - № 2. – С. 84-92.

85. Лукасевич И.Я. Инвестиции [Текст] / И.Я. Лукасевич. - М.: ИНФРА-М, 2011.

86. Мангулянцев О. Как вырастить компанию на миллиард: прописные истины венчурного бизнеса [Текст] / Мангулянцев О. М.: Альпина паблишерз, 2010.

87. Макконел К.Р. Экономикс: принципы, проблемы и политика [Текст] / К. Р. Макконел, С.Л. Брю. - М., 2003. - С. 388.

88. Маргулис А.Ш. Бухгалтерский учет в отраслях народного хозяйства. - М: Финансы, 1979. - 224 с.
89. Маркс К. Капитал [Текст] / К. Маркс. - Т. 1. - Кн. 1. - М., 1973.
90. Международные стандарты аудита [Электронный ресурс] <https://eis.international-standards.org/>
91. Международный стандарт финансовой отчетности (IAS) 16 «Основные средства»
92. Международный стандарт финансовой отчетности (IAS) 17 «Аренда»
93. Международный стандарт финансовой отчетности (IFRS) 25 "Учет инвестиций"
94. Международный стандарт финансовой отчетности (IAS) 38 «Нематериальные активы»
95. Межов Н.С. [и др.]. Методы повышения достоверности оценки финансовой состоятельности инвестиций [Текст] / Н.С. Межов [и др.] // Экономический анализ. - 2009. - № 17. - С. 16-20.
96. Межов Н.С. Формирование модели эффективного инвестирования промышленных инноваций [Текст]/ Н.С. Межов // Менеджмент в России и за рубежом. - 2011. - №4.-С. 39-48.
97. Мельтенисова Е.Н. Формирование инвестиционной привлекательности российских энергетических компаний [Текст] / Е.Н. Мельтенисова // ЭКО.- 2011. - № 7. - С. 108-121.
98. Минаев А.В. Трансформация инвестиционных процессов в странах Таможенного союза ЕврАзЭС [Текст]/ А.В.Минаев. Монография.- М.: Научная книга, 2011. – 127 С.
99. Мукашев В. Открытый мир инвестиций // В.Мукашев / Вечерний Бишкек. – 2009. - №36.
100. Мырзаibraимова И.Р. Основные проблемы ведения бухгалтерского учета на предприятиях добывающей промышленности [Текст] / И.Р.Мырзаibraимова // Известия Иссык-Кульского форума

бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. -№2 (21). –Бишкек, 2018.– С. 356-359.

101. Мырзаibraимова И.Р. К вопросу о совершенствовании системы учета и отчетности в Кыргызской Республке [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Известия ВУЗов Кыргызстана, 2018. -№6.-С82-85.

102. Мырзаibraимова И.Р. К вопросу о тенденциях социального развития КР в современных условиях [Текст] / И.Р.Мырзаibraимова // Актуальные вопросы современной экономики. – Махачкала, 2018. – № 9. – Б. 297-302.

103. Мырзаibraимова И.Р. Совершенствование учета инвестиции по МСФО [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. -№2 (37) - II-часть - Бишкек, 2022.– С. 229-233.

104. Мырзаibraимова И.Р. Особенности учета аренды по МСФО и их эффективность в инвестициях [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. -№3 (38). – II часть. - Бишкек, 2022. – С. 175-180.

105. Мырзаibraимова И.Р. Эффективность лизинга в инвестировании бизнеса [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. - №2 (5). - Бишкек, 2023.– С.44-49.

106. Мырзаibraимова И.Р. Методика введение учета инвестиционных ресурсов компании по МСФО [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. - №3 (42). - Бишкек, 2023. - С. 38-44.

107. Мырзаibraимова И.Р. Основы учета интеллектуальной инвестиции [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана № 9 – Бишкек, 2023 – С.104-107.

108. Мырзабраимова И.Р. Инвестиции в недвижимость как фактор инвестиционной деятельности [Текст] / И.Р.Мырзабраимова Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана № 9 –Бишкек, 2023 – С.100-103.

109. Мырзабраимова И.Р. Инвестирование бизнеса на основе аренды и их учет по МСФО [Текст] / И.Р.Мырзабраимова, // Экономика и бизнес теория и практика № 12-2 (106) декабрь 2023 г. С. 111-116.

110. Мырзабраимова И.Р. Учет и оценка инвестиционных проектов в бизнесе [Текст] / И.Р.Мырзабраимова //- Экономика и бизнес теория и практика № 12-2 (106) декабрь 2023 г. С.117-121.

111. Мырзабраимова И.Р. Учет хеджирование и его эффективность в инвестировании ([Текст] / И.Р. Мырзабраимова // Экономика и бизнес теория и практика № 1-2 (107) январь 2024 г. С.77-81.

112. Мырзабраимова И.Р. Недвижимость как активный элемент инвестиции [Текст] / И.Р.Мырзабраимова // Экономика и бизнес теория и практика № 1-2 (107) январь 2024 г. С.71-76

113. Мырзабраимова И.Р. Концепция государственно-частного партнерства как элемент инвестиции и их учет [Текст] / И.Р.Мырзабраимова // - Интернаука №3-3 (320). С.7-10.

114. Мырзабраимова И.Р. Государственная субсидия как элемент инвестиционных отношений и их учет по МСФО [Текст] / И.Р.Мырзабраимова // Межд. научно-практ. конф. на тему: «Актуальные вопросы развития бухгалтерского учета, аудита, анализа, налогообложения, государственного финансового контроля: современные вызовы и вектор развития». – Душанбе, 2024.

115. Мырзабраимова И.Р. Основы методики учета инвестиции в ассоциированных предприятиях [Текст] / И.Р. Мырзабраимова // Международный журнал гуманитарных и естественных наук 2024-№1-4(88) С. 129-135.

116. Мырзабраимова И.Р. 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, 2024г.

117. Мырзаibraимова И.Р. Концессия как инвестиционная модель и их учет по международному стандарту финансовой отчетности [Текст] / И.Р.Мырзаibraимова // Наука, новые технологии и иновации Кыргызстана № 1 – 2024. С.116-120.

118. Мырзаibraимова И.Р. Методология этапов учета реализации инвестиционных проектов [Текст] / И.Р.Мырзаibraимова // Наука, новые технологии и иновации Кыргызстана № 1 – 2024. С. 121-124.

119. Мырзаibraимова И.Р. Особенности учета доходов и расходов в дорожно-строительных компаниях [Текст] / И.Р.Мырзаibraимова// Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. -№-4 (43) -Бишкек, 2023.– С. 125-132.

120. Мырзаibraимова И.Р. Экономическая оценка экологических инвестиций и их учет по МСФО [Текст] / И.Р.Мырзаibraимова// Экономика и бизнес теория и практика № 3-2 (109) март 2024 г. - С.36-42.

121. Мырзаibraимова И.Р. Экономическая оценка экологических инвестиций и их учет по МСФО [Текст] / И.Р.Мырзаibraимова// Экономика и бизнес теория и практика № 3-2 (109) март 2024 г.С.36-42.

122. Мырзаibraимова И.Р. Автотранспорттук компанияларынын инвестициялык мумкунчулукторунун озгочолуктору [Текст] / И.Р.Мырзаibraимова // Вестник Ошского государственного университета Экономика №1(4)/2024 С.81-88.

123. Нешиной В.В. Инвестиции [Текст]/ В.В. Нешиной. - М.: ИТК "Дашков и Ко", 2011.

124. Норткотт Д. Принятие инвестиционных решений: Пер. с англ. под ред. А.Н.Шохина. - М.: Банки и биржи, БНИТИ, 1997. - С. 12.

125. Ньютон Р. Управление проектами от А до Я [Текст]/ Р. Ньютон. - М.: Альпина Паблишерз, 2011.

126. Омурканов Ы.К. Проблемы инвестиционного обеспечения устойчивого экономического роста Кыргызстана [Текст]: Автореф. дис ... д.э.н.: 08.00.05 / Омурканов Ырысбек Калыкович. - Бишкек, 2003.
127. Орлова Е.И. Инвестиции Текст / Е.И. Орлова .-Курс лекций.-М.: Омега –Л,2009. – С.45.
128. Орлова Л.Н. Информационно-инвестиционные аспекты управления конкурентоспособностью предприятия [Текст] / Л.Н. Орлова // Экономика, статистика и информатика. - 2011. - № 3. - С. 91- 95.
129. Петров А.М. Международные стандарты финансовой отчетности [Текст] / Бабаев Ю.А., Петров А.М. - М.: изд. Проспект, 2007.
130. Пийонел Ф.Риск инвестирования действительно есть Текст / Ф. Пийонел.- Менчик. - 2008. - №2.
131. Погосов И. Потенциал накопления и проблема модернизации [Текст] / И. Погосов // Экономист. - 2011. - № 3. - С. 3-16.
132. Пономарева В.И. Инвестиции в реальные объекты в условиях финансового кризиса [Текст] / В.И. Пономарева // Соц. политика и социология. - 2011. - №1. - С. 156-174.
133. Попов В.Е. Инвестиции в инфраструктуру и экономический рост: региональный аспект [Текст] / Попов В.Е. // Региональная экономика. - 2009.- № 1. С. 59-69.
134. Работяжев Н. Социально-политические факторы формирования инвестиционного имиджа России [Текст] / Н. Работяжев // МЭ и МО. - 2011. - № 3. - С. 57-67.
135. Разгулин А. Оценка эффективности инвестиционных проектов в сфере недвижимости [Текст] / А. Разгулин // Проблемы теории и практики управления. - 2010. - № 9. - С. 74-79.
136. Радионов Н. Прогнозирование доходности предприятия на основе инновационно-инвестиционного подхода [Текст] / Н. Радионов // Проблемы теории и практики управления. - 2011. - № 2. - С. 50-62.

137. Райская Н. Взаимосвязь инвестиционной и ценовой стратегий в промышленности [Текст] / Н. Райская // Экономист. - 2010. - № 10. - 25- 36.
138. Раквиашвили А. Современная банковская система как источник циклического развития рыночной экономики [Текст]/А. Раквиашвили // Вопросы экономики. - 2011. - № 6. - С. 71-82.
139. Резников А.В. Общая проблематика инвестиционной деятельности кредитных организаций [Текст] / А.В. Резников // Деньги и кредит. - 2010. - № 1. - С. 54-59.
140. Ронова Г.Н. Пенсионные фонды, страховые компании и физические лица как потенциальные инвесторы инфраструктурных фондов в России [Текст] / Ронова Г.Н. // Экономика, статистика и информатика. - 2011. - № 2. - С. 112-124.
141. 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.
142. Сергеев И.В. Организация и финансирование инвестиций: учебное пособ. / И.В. Сергеев. - М.: Финансы и статистика, 2009. – С. 344.
143. Симаков И.Г. Формирование собственных инвестиционных ресурсов промышленного предприятия [Текст]/ И.Г.Симаков //Региональная экономика. - 2008. - № 15.-С. 29-34.
144. Сироткин С.Л., [и др.]. Экономическая оценка инвестиционных проектов [Текст] / С.Л. Сироткин, И.Р. Кильчевская. М.: ЮНИТИ -ДАНА, 2011.
145. Слушкина Ю. Управление инвестициями и разработка инвестиционных решений: системный подход [Текст] / Слушкина Ю. // Проблемы теории и практики управления. - 2009. - № 12. - С. 71-77.
146. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов [Текст] / А. Смит. - М.; Л., 1931. – С. 281
147. Старик Д.Э. Оценка эффективности инвестиционных проектов Текст / Д.Э. Старик // Финансы. - 2009, №10. - С. 89.

148. Терехина М. и др. Мониторинг эффективности инвестиционного капитала промышленного предприятия Текст / М. Терехина, Е. Степочкина // Проблемы теории и практики управления-2011.-№2.-с.40-50.
149. Торгово-промышленная палата КР Бюджетная политика и проблемы госинвестиций [Текст] // Деловые Вести 2010. - №6.-С.18.
150. Турманидзе Т.У. Анализ и оценка эффективности инвестиций: учебник [Текст] / Т.У. Турманидзе. - М.: Юнити-Дана, 2014. -247 с.
151. Удалов Д.А Корпоративное управление как фактор, влияющий на назначение инвестиционной привлекательности банка [Текст]/ Д.А Удалов// Деньги и кредит. – 2010.-№ 10. –С. 40-45.
152. Управление инвестициями. в 2-х т. [Текст]. Под общей редакцией Шеремета В. В. – М. - Инфора-М, 2010. –С. 124.
153. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент. Учебник [Текст] / Р.А. Фатхутдинов СПб. Питер. 2008-448 с.
154. Финансирование и кредитование капитальных вложений / Под ред. П.О. Подшиваленко. - М.: Финансы, 1975. - 371 с.
155. Финансовый менеджмент: учеб. пособие [Текст]/ под ред. Саякбаевой А.А. - Бишкек, КНУ им. Дж. Баласагына, 2015. – 337 с.
156. Фридман Дж. Анализ и оценка приносящей доход недвижимости [Текст] / Дж. Фридман, Н. Ордуэй. - М., 1995. - С. 441.
157. Фролова И.В. Инвестиционный потенциал региона разработка системы оценок [Текст] / И.В. Фролова Региональная экономика 2009. № 16, С 26-34.
158. Фрэнк, Дж. (2022). Основы бухгалтерского учета и финансовой отчетности. Routledge.
159. Цой М.Е Сравнительный анализ тенденций развития туризма в странах ЕС и России [Текст]/ М.Е Цой. Экономика, статистика и информатика. 2011 №1-С 194-199

160. Чалова О.Н. Тенденции инвестиционной деятельности в Пензенской области [Текст] // О.Н. Чалова / Региональная экономика. – 2008. - № 11. – С. 70-77.
161. Чебанов С. Суверенные инвестиционные фонды: новый феномен мировой экономики [Текст] С Чебанов МЭ и МО. 2008 № 10.- С 12-23.
162. Чебанов С. Взаимосвязь коммерческих и некоммерческих инвестиционных проектов в рамках инвестиционной стратегия компании [Текст] / С. Чебанов // Менеджмент в России и за рубежом. - 2011 № 5-С 31-37
163. Чеченов А.А. Инвестиционный процесс: проблемы и методы его активизации | Текст] / А.А. Чеченов. М. Мысль, 2009.
164. Чиркунов К. Совокупность инвестиционных проектов экономическое обоснование [Текст] / К. Чиркунов. Проблемы теории и практики управления. – 2011. - № 10. – С. 79-90.
165. Хазанович Э.С. Иностраные инвестиции [Текст]/ Э.С. Хазанович. М. КноРус, 2011.
166. Хазанович Э. С. Инвестиции учеб. пособие (Текст) Э.С Хазанович. - М.: КноРус, 2011. - С120.
167. Ханджапова Л.М., [и др.] Иностраные инвестиции в экономику региона [Текст]/ Л.М. Ханджапова, Н.Б. Лубсанова. ЭКО. -2008 № 9-С. 113-121.
168. Швец С.М. Теоретико-методологические подходы концептуальных основ формирования инвестиционной политики в минерально-сырьевом комплексе [Текст] / С.М. Швец // Монография. - М.: Юнити-Дана, 2012. - 559 с.
169. Шевчук В.Я., Рогожин П.С. Основы инвестиционной деятельности [Текст] / В.Я. Шевчук, П.С. Рогожин. - К.: Генеза, 1997. - 266 с.
170. Шербекова, А. А. 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.

171. Шумов Б.Б. Развитие российского инвестиционного рынка в процессе интеграции России в мировое хозяйств [Текст]/ Б.Б. Шумов // Монография. - М.: Научная книга, 2012. - 142 с

172. Эдуард Рауш. Ключ к успеху это постоянство и умение предвидеть. [Текст]/ Рауш Эдуард // Инвестиции сегодня 2010.

173. Элис Ш. Лучший инвестор мира [Текст] / Элис Шредер. Уоррен Баффет . - М., 2012.

174. Янковский К. П. Инвестиции: учебник [Текст] / К.П. Янковский. - СПб. Питер, 2012. - С. 368.

175. AICPA. Improving Business Reporting - a Customer Focus: Meeting the Information Needs of Investors and Creditors. Comprehensive Report. 1994. Pp. 1-140.

176. 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.

177. Cornaggia K.R., Franzen L., Simin T.T. Manipulating the Balance Sheet? Implications of Off-Balance-Sheet Lease Financing, SSRN Electronic Journal, (July). 2011

178. Cumming Chetty Carley, Galt Harold. Implementation Impact of IFRS 16: Leases on JSE Listed Technology and Telecommunication Companies: Using a Constructive Capitalization Model. 2021

179. 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.

180. 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. - Pp.17-24.

181. 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.

182. 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 p.876-882 2019 year. ISSN 2367-3370 ISSN 2367-3389 (electronic) Lecture Notes in Networks and Systems company Springer Nature Switzerland

183. 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.

184. Reither C.L. What are the best and the worst accounting standards?, Accounting Horizons. - 1998. - №12(3). - pp. 283-292.

185. Sacarin Marian. IFRS 16 «Leases» consequences on the financial statements and financial indicators. Audit Financiar. - 2017. - №15. - P. 114.

186. 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:

187. www.bts.kg

188. www.gov.kg

189. www.minfin.kg

190. www.mineconom.kg

191. www.kse.kg

192. www.fsa.kg

193. <http://oshinvest.kg>

194. <https://invest.gov.kg>.