

**КЫРГЫЗСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
имени Ж. БАЛАСАГЫНА**

**КЫРГЫЗСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ имени И. РАЗЗАКОВА**

**ДИССЕРТАЦИОННЫЙ СОВЕТ Д 08.23.666**

*На правах рукописи*  
УДК: 65.011.56:336.143.2(575.1/.2)

**Мырзаibraимова Инабаркан Рахмановна**

**ПРОБЛЕМЫ УЧЁТА 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 учёт, статистика

**Автореферат**  
диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук

Бишкек – 2024

Работа выполнена на кафедре бухгалтерского учёта и экономического анализа Ошского государственного университета

**Научный  
консультант:**

**Исраилов Мукаш,**  
доктор экономических наук, профессор,  
профессор кафедры бухгалтерского учёта, анализа  
и аудита Кыргызско-Российского Славянского  
университета им. Б. Ельцина

**Официальные  
оппоненты:**

**Акылбекова Нелли Илинична,**  
доктор экономических наук, профессор, руководитель  
программы менеджмент института менеджмента  
и бизнеса им. А. Асановой Кыргызского национального  
университета им. Ж. Баласагына

**Тулаходжаева Миновар Махкамовна,**  
доктор экономических наук, профессор,  
профессор Ташкентского государственного  
экономического университета

**Ержанов Абдулла Калиевич,**  
доктор экономических наук, профессор,  
профессор Алматинского гуманитарно-экономического  
университета

**Ведущая  
организация:**

Кафедра бухгалтерского учёта, анализа и аудита  
Научно-исследовательского университета Кыргызский  
экономический университет имени М. Рыскулбекова,  
по адресу: 720033, г. Бишкек, ул. Тоголок Молдо, 58

Защита диссертации состоится «30» января 2025 года в 14.00 часов на заседании диссертационного совета Д 08.23.666 при Кыргызском национальном университете имени Ж. Баласагына и Кыргызском государственном техническом университете имени И. Раззакова по адресу: 720033, Кыргызская Республика, г. Бишкек, ул. Фрунзе, 547.

Ссылка для доступа к видеоконференции диссертации:  
<https://vc.vak.kg/b/082-wra-13n-j9d>.

С диссертационной работой можно ознакомиться в библиотеках Кыргызского национального университета имени Ж. Баласагына (720033, г. Бишкек, проспект Жибек Жолу, 394) и Кыргызского государственного технического университета имени И. Раззакова (720044, г. Бишкек, проспект Ч. Айтматова, 66), а также на сайте Национальной аттестационной комиссии при Президенте КР: [https://stepen.vak.kg/d\\_08\\_23\\_666/myrzaibraimova-inabarkan-rahmanovna/](https://stepen.vak.kg/d_08_23_666/myrzaibraimova-inabarkan-rahmanovna/).

Автореферат разослан «25» декабря 2024 года.

**Ученый секретарь,  
д.э.н., доцент**

**Есеналиева Б.Б.**

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**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 имеет прямую зависимость от транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и их развитости. Хорошее состояние дорог способствует сокращению транспортных расходов и экономическому росту.

Национальная дорожная сеть является одним из крупнейших активов Кыргызской Республики. Значимость дорожной сети 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 учёта и независимого контроля, которые в мировой практике показали свою эффективность при реализации инвестиционных проектов. Успешное привлечение иностранных инвестиций и аренды, и их эффективное использование невозможно без соблюдения прозрачности и достоверности финансовой отчётности, налаженной и грамотной постановки учёта, отчётности, внутреннего контроля и аудита на основе современных международных стандартов.

Бухгалтерский учёт и аудит в Кыргызской Республике в своей эволюции претерпел кардинальные преобразования с связи переходом на международные стандарты, изменения нормативной правовой базы, плана счетов, учётной политики, форм отчётности, налогообложения и т.д. В дорожно-строительной отрасли система учёта и отчётности имеет ряд особенностей, вытекающих из важных аспектов организации производства, труда и технологии.

К сожалению, на сегодняшний день в республике не разработана общая, принципиальная схема бухгалтерских процедур, учитывающих и специально обеспечивающих отражение создания стоимости по времени и этапам дорожного строительства. Отраслевая учётная политика не дает инвесторам полную и достоверную информацию о деятельности организаций дорожного строительства в части инвестирования. Остаются нерешенными проблемы адекватного отражения и контроля инвестиционной деятельности в системе учёта и аудита предприятий. Изучение специальных литературных источников, а также зарубежного опыта и передовой практики показало отсутствие работ, содержащих специальный комплексный 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 методике, методологии и практике функционирования систем учёта и аудита

инвестиционной деятельности и операций по аренде в соответствии с международными стандартами и необходимость совершенствования управления ими обусловили выбор темы, цель, задачи, структуру и концептуальные направления диссертационного исследования.

**Связь темы диссертации с приоритетными научными направлениями, крупными научными программами (проектами), основными научно-исследовательскими работами, проводимыми образовательными и научными учреждениями.** Тема диссертационного исследования тесно связана с проводимыми реформами в системе бухгалтерского учёта и аудита, и направлена на реализацию следующих государственных программ и нормативных документов: "Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы", "Национальная программа развития Кыргызской Республики до 2026 года", "Реформирование системы бухгалтерского учёта и финансовой отчётности в реальном секторе экономики КР в соответствии с требованиями МСФО", а также выполнена в рамках научной темы кафедры бухгалтерского учёта и экономического анализа института экономики, бизнеса и менеджмента ОшГУ "Усиление конкурентоспособности экономики КР путем совершенствования концептуальных принципов международных стандартов бухгалтерского учёта, аудита и экономического анализа".

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

- исследовать теорию и методологию учёта и аудита инвестиции и аренды с целью обеспечения их эффективного использования как ресурсных объектов и учётных категорий;
- обобщить современные методологические подходы и передовой опыт оценки и учёта инвестиций и аренды в соответствии с МСФО;
- определить методологические особенности аудита инвестиционных и арендных операций в организациях дорожного строительства в соответствии с МСА;
- дать оценку современного состояния организации учёта, анализа и аудита инвестиций и аренды в организациях дорожного строительства и их нормативного правового обеспечения;
- выявить и систематизировать проблемы учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве КР, предложить пути их решения;
- разработать методические рекомендации по совершенствованию учёта и аудита инвестиций и аренды в организациях дорожного строительства с учётом требований МСФО и МСА;
- предложить меры по повышению эффективности инвестиций в дорожное строительство Кыргызской Республики;

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

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

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

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

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

- дана оценка современного состояния и перспектив развития учёта, анализа и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве КР;

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

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

- предложены меры по повышению эффективности инвестиций в дорожное строительство Кыргызской Республики с выполнением прогноза бюджетных расходов дорожной отрасли и ее потребности в средствах, а также возможностей республиканского бюджета на период до 2030 года;

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

**Практическая значимость исследования** заключается в том, что разработанная авторская концепция развития учёта и аудита инвестиционной деятельности и арендных операций доведена до конкретных прикладных механизмов, методических разработок и практических рекомендаций, которые могут быть использованы организациями дорожного строительства для целей

стратегического управления внутренними и внешними инвестициями и повышения эффективности использования арендованных средств. Материалы исследования могут быть также использованы в учебном процессе при подготовке специалистов по бакалавру и по магистратуре профиля «Бухгалтерский учёт, анализ и аудит», и повышении квалификации практикующих бухгалтеров и аудиторов.

**Экономическая значимость полученных результатов** заключается в их способности содействовать совершенствованию учёта и отчётности в отрасли, улучшении инвестиционного климата и обеспечении устойчивого развития национальной экономики. Внедрение депозитария финансовой отчётности, внедрение переоценки активов и разработка ЦДС способствуют улучшению прозрачности и доступности информации о финансовом состоянии организаций и отрасли, что является важным для инвесторов при принятии обоснованных инвестиционных решений на основе достоверной и актуальной учётной информации.

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

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

2) обобщенные методологические подходы к оценке и учёту инвестиций и аренды на основе принципов МСФО, а также рекомендованный к использованию в практике Кыргызстана передовой опыт стран ЕС, Китая, Турции, США, России и др.;

3) выявленные и обоснованные автором методологические особенности организации аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве, заключающиеся во внедрении аналитического учёта незавершенного строительства, учётной стадии, капитальных вложений в инфраструктуру, гидрометеорологических работ, затрат на долгосрочную аренду и т.д.;

4) оценка современного состояния и организационных аспектов учёта и аудита в дорожном строительстве;

5) выявленные и систематизированные проблемы организации учёта и аудита инвестиций и аренды в отрасли дорожного строительства, рекомендованные меры по их решению;

6) рекомендации по совершенствованию учётной политики инвестиций и аренды, а также учётных и аудиторских процедур по инвестициям и аренде 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 КР; прогнозные показатели расходов, потребностей и возможностей финансирования отрасли до 2030 года;

8) обоснованная необходимость создания депозитария финансовой отчётности организаций дорожного строительства как информационной базы для потенциальных инвесторов, рекомендованный автором порядок создания депозитария финансовой отчётности организаций отрасли.

**Личный вклад соискателя.** Автором глубоко проанализированы и оценены теоретические, методологические и практические аспекты применения МСФО и МСА в контексте учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве. Разработанные методологические и практические выводы исследования как личный вклад соискателя были внедрены в учебные программы ОшГУ, а рекомендации направлены на повышение качества финансовой отчётности, улучшение прозрачности и достоверности информации организаций отрасли.

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

Основные положения диссертационного исследования, практические и методические рекомендации были внедрены в дорожных организациях, а также в учебном процессе вузов КР, что подтверждено актами внедрения.

**Полнота отражения результатов диссертации в публикациях.** Основные положения, выводы, предложения, рекомендации и результаты исследования нашли отражение в 25 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 178 наименований. Общий объем работы составляет 270 страниц, фактографическая информация отражена в 47 таблицах и 19 рисунках.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

**Во введении** обоснована актуальность темы диссертационной работы, отражена связь темы с крупными научными исследованиями и программами, определены цель и задачи исследования, научная новизна, теоретическая, практическая и экономическая значимость, основные положения, выносимые на защиту, личный вклад автора и апробация результатов диссертации.

В первой главе «**Теоретико-методологические основы исследования систем учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве**» представлен теоретический обзор основных понятий инвестиции и аренды как объектов учётно-экономических категорий, концепций организации и теоретических подходов учётно-аудиторской системы в управлении

инвестициями и арендой, определены специфические особенности инвестиций и аренды в дорожном строительстве, исследованы проблемы нормативно-правового регулирования учёта и аудита инвестиций и аренды.

Рост потребности в инвестиционных ресурсах и арендованных активах и тенденция их увеличения обуславливает необходимость углубленного изучения видов и форм инвестиций и аренды, путей совершенствования их учёта, анализа и аудита. Правильное понимание сущности, внутреннего содержания и специфических особенностей инвестиций и аренды во многом определяет методологию ведения их учёта и отчётности, что имеет решающее значение для формализованного описания, документирования и учёта операций с ними.

Для раскрытия сущности инвестиций и аренды в учётных целях нами выполнен обзор трактовок данных категорий в нормативных источниках и трудах классиков экономической теории, современных экономистов. Интерпретации категории инвестиций современными авторами (Фридман Дж., Ордуэй Н., Макконел К. и Брю Л., Долан Э. Дж., Линдсей Д. Е., Бланк И.А., Шевчук В.Я., Рогожин П.С., Исраилов М., Шербеева А.А., Кулова Э.У. др.) 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 отчётность, макроэкономические последствия и риски.

Обобщив разные подходы к сущности инвестиций нами выделены 3 подхода к определению понятия «инвестиции»: затратный подход, согласно которому инвестиции рассматриваются как совокупность затрат на реализацию долгосрочных вложений капитала в средства производства, затрат на строительство и приобретение основных средств; подход к определению инвестиций как вложение определенных ресурсов с целью получения будущих выгод или последующего увеличения капитала; ресурсный подход, где под инвестициями подразумевается процесс трансформации ресурсов организации в ее капитал. Наиболее интересным с позиции учёта и аудита является 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. 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 предлагаем отнести срок, доходность, ликвидность, степень риска и уровень концентрации.

Значимым для темы данного исследования и требующим дополнительных разъяснений является понятие «инвестиционное имущество», которое представляет собой в соответствии МСФО (IAS 40) 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, 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 учёта и аудита арендных операций требует системного исследования данной учётной категории. Раскрытие экономической сущности понятия аренды, осознание ее современного значения позволит сформировать подходы к раскрытию сущности аренды как объекта учёта.

Отметим, что как в научной литературе, так и в законодательстве КР отсутствует унифицированный подход к определению сущности и содержания аренды. Обзор определений аренды и сопоставление ее с другими видами имущественных отношений позволил установить, что аренда как объект учёта характеризуется совокупностью хозяйственных операций, т.е. процессом, который начинается с момента предоставления (принятия) имущества, продолжается в течение срока использования, заканчивается возвращением или выкупом арендованного объекта и сопровождается периодическими расчетами все это время. Нами предложено определение аренды как объекта учёта — это хозяйственный процесс, включающий в себя совокупность арендных операций, возникающих в связи с принятием (предоставлением) во временную эксплуатацию объектов основных средств; и арендных операций как хозяйственных операций по предоставлению (принятию) во временную эксплуатацию объектов аренды, по расчету между арендатором и арендодателем, возвращению объекта аренды по окончании срока.

В процессе исследования методологии и организации учёта и аудита инвестиций в целом, и в дорожном строительстве, в частности, нами были изучены научные труды таких зарубежных ученых, как К. Друри (46, 1998), К.Т.Тайгашинова (137, 2023), А. Н. Бортник (24, 2007), А. М. Ковалева (62, 2007), Л.Д.Раковец (124, 2013) и др. Исследованием отдельных проблем развития учёта и аудита инвестиционных вложений, а также повышения их эффективности занимались кыргызские ученые М. Исраилов (55, 2019), А.А. Саякбаева (129, 2016), А.А. Шербекова (147, 2018; 148, 2024; 149, 2017), А.Б. Ботобеков (25, 2023), Э.У. Кулова (72, 2017) и др.

Дорожное строительство может быть привлекательным объектом инвестиционной деятельности благодаря своему потенциалу получения долгосрочной прибыли и содействия экономическому развитию. К особенностям инвестирования в дорожном бизнесе следует отнести: долгосрочность инвестиций, государственное регулирование, преобладание инфраструктурных проектов, риски строительства и эксплуатации, технологический прогресс, социальные и экологические аспекты. Инвестиции в дорожное строительство требуют тщательного анализа, учёта рисков и особенностей отрасли, а также понимания влияния внешних факторов на результативность инвестиций в данном секторе.

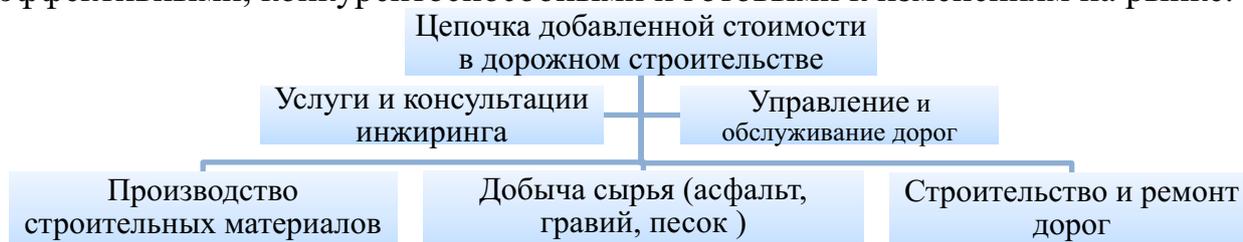
Определение стоимости инвестиций по дорожно-строительным объектам может осуществляться различными способами в зависимости от целей оценки.

Наиболее часто применяемыми методиками определения стоимости инвестиций являются: стоимость приобретения, включающая в себя все затраты по покупке объектов; стоимость замены, учитывающая текущие цены на аналогичные объекты и стоимость строительства; стоимость восстановления - стоимость инвестиций, определяемая через расчет затрат на восстановление дорожно-строительных объектов до состояния, пригодного для эксплуатации; рыночная стоимость - которая была бы получена при продаже объектов на открытом рынке и стоимость доходная - основана на прогнозе будущих денежных потоков, которые могут быть получены от использования дорожно-строительных объектов и их 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.

В исследовании нами уделено особое внимание применению цепочки добавленной стоимости (ЦДС) в дорожном строительстве. Оптимизация каждого этапа цепочки может привести к снижению издержек, повышению качества, росту прибыли, укреплению позиции компании на рынке. Учётная модель по использованию ЦДС начинается с внедрения инжиниринговых услуг в дорожно-строительную отрасль Кыргызстана, обеспечения безопасной, качественной, устойчивой дорожной инфраструктуры, что способствует развитию экономики, повышению уровня сервиса и улучшению качества жизни населения. Нами обоснована необходимость ЦДС для дорожной отрасли, что позволило определить первичную модель учёта ее использования (рисунок 1).

На наш взгляд, 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. ЦДС дает инвестором более привлекательные условия работы в дорожном строительстве. Оптимизация ЦДС и проведение экономического обзора помогают компаниям стать более эффективными, конкурентоспособными и готовыми к изменениям на рынке.



**Рисунок 1. Учёт ЦДС в дорожном строительстве**

Источник: составлен автором по данным [Ароян, Х. М. Оценка эффективности инвестиционного проекта на основе расчета затрат на всех стадиях жизненного цикла на примере дорожного строительства // Международный журнал прикладных наук и технологий Integral. – 2020. – № 3; Паренкова И. М. Эффективность цифровой трансформации дорожного



В данном учётном процессе можно выделить следующие шаги определения себестоимости:

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

- на данном этапе происходит добыча необходимых материалов для строительства дорожного покрытия;

2. Производство строительных материалов:

- на этом этапе сырье подвергается процессу обработки для производства асфальта, бетона, а также других материалов, используемых в дорожном строительстве;

3. Строительство и ремонт дорог, на этом этапе:

- материалы применяются для строительства и ремонта дорожного покрытия;

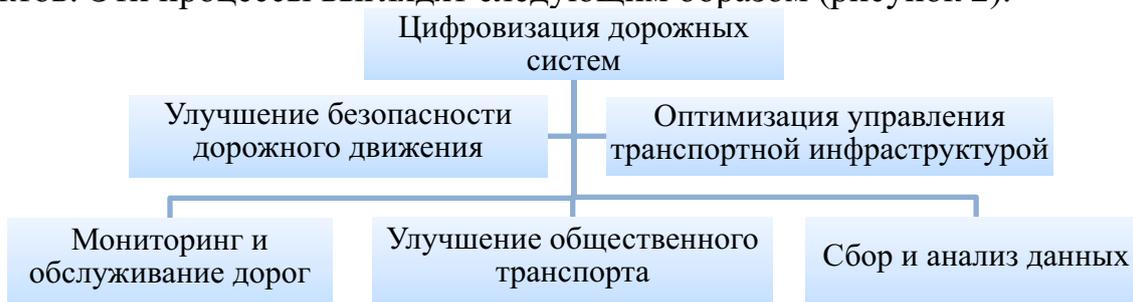
- ведутся работы по асфальтированию, укладке бетона, укреплению дорожного полотна и другие строительные работы.

4. Управление и обслуживание дорог включает в себя:

- управление и обслуживание готовых дорожных покрытий;
- 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. Входят инженерные компании, архитектурные бюро, 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 2).



**Рисунок 2. Модель учёта цифровизации дорожных систем в дорожном строительстве**

Источник: составлен автором по данным [Царенкова И. М. Возможности цифровой трансформации дорожного хозяйства // Вестник НГИЭИ. – 2020. – №. 6 (109). – С. 57-64].

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

В Кыргызстане проведена большая работа по реформированию системы бухгалтерского учёта в соответствии с современными вызовами и МСФО. Вместе с тем, сложившаяся на сегодня система учёта и отчётности не обеспечивает в полной мере надлежащее качество, надёжность 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 учётно-отчётной информации должны освоить навыки работы с отчётностью, уметь ее читать и интерпретировать, уметь работать с данными финансовой отчётности, составленной по международным стандартам.

**Во второй главе «Методология и практика организации и функционирования учёта и аудита инвестиций и аренды в организациях дорожного строительства Кыргызской Республики»** исследованы современные методологические подходы к оценке инвестиций и их отражению в учёте и отчётности, методологические аспекты организации учёта аренды в соответствии с МСФО, а также особенности аудита инвестиционных и арендных операций в контексте МСА.

**Объектом исследования** явились организации дорожно-строительной отрасли КР. **Предмет исследования** - проблемы учёта и аудита инвестиции и аренды в соответствии с МСФО и МСА и пути их разрешения.

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

Осуществление инвестиционной деятельности предполагает обязательное применение эффективных методов оценки инвестиций. В практике организаций отрасли оценка инвестиций выполняется традиционными методами на базе себестоимости или остаточной стоимости, что противоречит требованиям МСФО. В современных условиях инфляции и конкуренции требуется проведение оценки инвестиционных проектов в начальной и конечной фазе осуществления, что обуславливает актуальность проблемы подбора методов определения реальной цены и объективных источников информации.

Инфляция является одной из острых проблем, препятствующей реальной оценке активов и инвестиций по данным бухгалтерского учёта. В условиях высоких темпов инфляции в КР требуется проведение дооценки активов, цена которых дешевле, чем у рыночных аналогов. Однако в отечественной учётной практике не определены критерии справедливой стоимости, что обуславливает наличие расхождений в оценке стоимости новых объектов. Альтернативный подход к учёту основных средств с оценкой по переоцененной стоимости предлагается МСФО 16. В зависимости от характера влияния инвестора на субъект вложения оценка может осуществляться на основе принципа низшей оценки: себестоимости, рыночной стоимости, доле участия в капитале.

В международной практике разработаны меры смягчения отрицательного воздействия инфляции на бухгалтерскую отчётность, среди которых можно

выделить подход, основанный на интерпретации капитала в качестве вложенных в предприятие денежных средств и подход, базирующийся на рассмотрении капитала как актив, материальные и нематериальные ценности.

Выбор методов оценки может зависеть от степени влияния инвестора на объект инвестирования, данный фактор учитывается и МСФО (таблица 1).

**Таблица 1 - 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 низшей оценке себестоимости	по участию в капитале	по переоцененной стоимости	
Незначительное (до 20% акций объекта инвестирования)	+	+	-	разрешается альтернативный подход	МСФО 32 МСФО 39 "Учёт инвестиций"
Существенное (20-50 % акций объекта инвестирования)	+	-	+	-	МСФО 28 "Учёт 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 отчётность и учёт инвестиций в дочерние компании", пункты 29, 30

Источник: обобщена автором по данным МСФО.

Представляется сложным определить справедливую стоимость финансовых инвестиций, в балансе они отражаются по себестоимости с учётом 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: инвестиции в основной капитал и финансовые инвестиции.

Инвестиции отражаются в системе учёта: по первоначальной стоимости - сумме, уплаченной за инвестицию, включая все затраты на приобретение; амортизацией и обесценением - если инвестиции подлежат амортизации, их стоимость уменьшается на амортизацию. Обесценение учитывается, если рыночная стоимость инвестиции снижается ниже ее балансовой стоимости.

По результатам проведенного анализа видов и методов оценки инвестиций, можно заключить, что оценка стоимости имущества и инвестиций может основываться на: затратах (cost approach) - затратный подход к оценке стоимости объекта инвестирования; прямом сравнении рыночных аналогов (direct sales comparison approach) - сравнительный подход; 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. Для приближения учётной цены

объекта инвестиционной деятельности к его рыночной стоимости требуется проведение периодической дооценки, сумма которой зачисляется в созданный специально для этого фонд дополнительного капитала или резерва переоценки.

Второй метод основан на переоценке объектов учёта по их текущей стоимости (Current Cost Accounting - CCA). Здесь пересчитываются все статьи актива баланса для определения текущей рыночной стоимости. Данный метод имеет 2 модификации оценки: по стоимости возможной реализации актива, т.е. по рыночной цене аналога на момент переоценки; по воспроизведенной стоимости, т.е. по текущим расходам замены актива в случае необходимости его замены. 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, основанного на учётной информации, не привязанной к бухгалтерскому учёту 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.

В международной практике на базе показателей чистого дохода, индекса доходности, внутренней нормы доходности и срока окупаемости осуществляется прогнозирование эффективности инвестиционных проектов. При этом расчет прогнозных показателей эффективности выполняется на прединвестиционной фазе, на стадии выбора альтернативных проектов и проектирования, использование учётной информации на данном этапе не предусматривается. На стадии ввода инвестиционного проекта в действие и реального инвестирования указанные расчеты осуществляются на основе достоверных учётных 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 отечественных предприятий, к сожалению, практически мало применяются методы анализа эффективности инвестиций.

Учёт и аудит в дорожном строительстве КР частично соответствуют МСФО и МСА. Основные методы учёта основаны на исторической стоимости для оценки активов и амортизации. Учёт долгосрочных активов, таких как дороги и мосты, недостаточно детализирован, и переоценка проводится не регулярно. Аудит в дорожном строительстве КР проводится на основе стандартов аудита, которые в значительной степени соответствуют МСА, но могут отличаться в деталях. Проблемными остаются низкая квалификация аудиторов и ограниченные ресурсы для проведения глубокого анализа.

Для разработки рекомендаций по совершенствованию учёта, анализа и контроля инвестиций в Кыргызстане нами проведен сравнительный анализ практики учёта и аудита ряда стран, имеющих развитую инфраструктуру дорожного транспорта и успешно внедривших МСФО и МСА. В качестве передового опыта, прежде всего, необходимо отметить практику стран ЕС, где широко применяются МСФО. Для учёта долгосрочных активов применяются современные методы переоценки и амортизации, что позволяет более точно отражать стоимость и состояние активов. Акцент делается на учёте экологических и социальных аспектов. В ЕС, США, Турции в дорожном строительстве строго соблюдаются МСФО и МСА, налажена система переоценки инвестиционных активов, учёт ведется по справедливой стоимости, квалификация аудиторов высокая. В России, Китае учёт в дорожном строительстве гармонизируется с МСФО, применяется смешанный подход, современные методы оценки. Россия и Китай переживают этап адаптации к МСА, повышаются квалификации аудиторов, внедряются новые технологии.

В международной практике методологические аспекты учёта аренды регламентируются МСФО 16 «Аренда», освещающим вопросы классификации аренды, оценки арендных платежей, их влияния на финансовые результаты деятельности арендаторов и арендодателей. МСФО 16 требует отражения аренды на балансе арендатора как актив и обязательство, что позволяет более точно отразить его финансовое состояние. Стандартом установлено, что арендатор имеет право не признавать активы и обязательства по аренде в двух случаях: при краткосрочной аренде и когда арендованный актив является малоценным. Дискуссионным вопросом применения МСФО 16 является выбор ставки дисконтирования. В стандарте указана необходимость дисконтирования арендных платежей арендатором на дату начала аренды по ставке, указанной в договоре аренды. Здесь необходимо выбрать такую ставку дисконтирования, по которой приведенная стоимость арендных платежей и негарантированной остаточной стоимости была равна сумме всех прямых первоначальных затрат арендодателя и справедливой стоимости базового актива.

В работе нами исследованы стадии учётного цикла в дорожном строительстве, как совокупности последовательных шагов по направлению к финансовой отчётности, повторяющихся каждый отчётный период (обычно год). Дорожные организации, в зависимости от специфики своих потребностей, могут объединять или менять порядок этапов. В зависимости от методов обработки информации используются укрупненные этапы. Нами определены 9 этапов в учётном цикле организаций дорожного строительства (рисунок 3).

Учётный цикл дорожной организации начинается с отражения операций и событий на активах или обязательствах организации и завершается составлением финансовой отчётности организации.



### Рисунок 3. Стадии учётного цикла в дорожном строительстве

Источник: составлен автором по данным [Аксенова Е.А. Финансовый и управленческий учёт в дорожном строительстве: методика, моделирование и организация: дисс. ... к.э.н.: 08.00.12. - Краснодар, 2005; Бортник А.Н. Методология и организация учёта и анализа инвестиционной деятельности предприятий: дис ... д.э.н.: 08.00.12. - Саратов, 2007].

Рекомендуемая нами методология учёта и отражения аренды у арендатора и арендодателя апробирована в ряде дорожно-строительных организаций. К примеру, ОсОО «Нуркелди Курулуш» оплачивает с 1 января 2024 года на 6 месяцев за аренду оборудование, при этом делается запись:

Дт Аренда, оплаченная авансом 183600 сомов  
 Кт Денежные средства в банке 183600 сомов.

30.01.2024 года признаются расходы по аренде:

Расчет:  $183600 / 6 \text{ мес.} = 30\,600$  сомов

Дт Расходы по аренде производственные 30 600 сомов

Кт Аренда, оплаченная авансом 30 600 сомов.

Отражение бухгалтерских записей в арендатора и арендодателя представим в таблицах 2 и 3.

**Таблица 2 - Методология отражения учётных операций в трансформационной рабочей таблице у арендатора**

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

Источник: составлена автором.

01.01.2024 года ОсОО «Спецтехника и аренда» получает денежные средства от арендодателя на 6 месяцев за аренду оборудования:

Дт Денежные средства в банке 183600 сомов

Кт Авансы, полученные 183600 сомов.

На 30.01.2024 года признание доходов по аренде:

Расчет:  $183600 / 6 \text{ мес.} = 30\,600$  сомов

Дт Авансы, полученные 30 600 сомов

Кт Доход от аренды 30 600 сомов.

**Таблица 3 - Методология отражения учётных операций в трансформационной рабочей таблице у арендодателя**

Наименование счетов	№ счета	Пробный баланс до корректировки		Корректирующая проводка		Пробный баланс после корректировки	
		Дт	Кт	Дт	Кт	Дт	Кт
Денежные средства в банке	1210	183600					
Авансы полученные	3210		183600	30600			153000
Доход от аренды	6110				30600		30600

Источник: составлена автором.

ОсОО «Спецтехника и аренда» выдает оборудование ОсОО «Нуркелди Курулуш» на финансовую аренду с 1 января 2024 года, заключив соглашение, по которому справедливая стоимость оборудования 83804 сомов, срок аренды на 5 лет под 15% годовых, и ОсОО «Нуркелди курулуш» обязуется выплачивать по 25 000 сомов в конце каждого года. Оборудование сдано в аренду на весь срок полезной эксплуатации актива, не будет иметь ликвидационной стоимости к концу срока аренды. ОсОО «Спецтехника и аренда» будет отражать арендные платежи как доходы (таблица 4).

**Таблица 4 - Методология распределения учёта арендных платежей как доход**

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

Источник: составлена автором.

У арендодателя на 31.12.2024 года будут записаны проводки:

- 1) Дт 2720 Долгосрочная дебиторская задолженность 83 804 сомов  
Кт 2140 Оборудование 83804 сомов.
- 2) На 31.12.2024 года признание дохода по процентам:  
Дт 1550 Проценты к получению 12571 сомов  
Кт 9110 Доходы в виде процентов 12 571 сомов.
- 3) Признание текущей части долгосрочной дебиторской задолженности:  
Дт 1580 Текущая часть долгосрочной дебиторской задолженности 12479 сомов  
Кт 2720 Долгосрочная дебиторская задолженность 12479 сомов.
- 4) Получение арендных платежей:  
Дт 1210 Расчетный счет 25 000 сомов  
Кт 1550 Проценты к получению 12571 сомов  
Кт 1580 Текущая часть долгосрочной дебиторской задолженности 12479 сомов.

Данный учётный процесс отражается у арендатора ОсОО «Нуркелди Курулуш» следующим образом (таблица 5):

**Таблица 5 - Методология распределения учёта арендных платежей как расход**

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

Источник: составлена автором.

Бухгалтерские проводки у арендатора на 31.12.2024 года:

1) Дт 2140 Оборудование 83804 сомов

Кт 4150 Обязательство по финансовой аренде 83804 сомов.

2) На 31.12.2024 года признание расходов по процентам:

Дт 9510 Расходы по процентам 12571 сомов

Кт 3550 Проценты к оплате 12 571 сомов.

3) Признание текущей части долгосрочной финансовой аренды:

Дт 4150 Обязательство по финансовой аренде 12479 сомов

Кт 3330 Текущая часть финансовой аренды 12479 сомов.

4) Выплата арендного платежа:

Дт 3550 Проценты к оплате 12 571 сомов

Кт 3330 Текущая часть финансовой аренды 12479 сомов

Кт 1210 Денежные средства в банке 25 000 сомов.

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

При аудите учёта инвестиций и аренды в дорожном строительстве рекомендуется соблюдать требования МСА 315 «Выявление и оценка рисков существенного искажения», которым регламентируется порядок определения и оценки рисков существенного искажения финансовой отчётности; МСА 330 «Ответные действия аудитора на оцененные риски», содержащий требования к аудиторским процедурам, осуществляемым в ответ на выявленные риски; МСА 540 «Аудит учётных оценок и раскрытия информации, связанной с учётными оценками», в котором определены требования к аудиторской проверке метода оценки, требующего субъективного профессионального суждения; МСА 500 «Аудиторские доказательства», устанавливающего требования к получению доказательств для обоснования аудиторского заключения; МСА 550 «Связанные стороны», содержащего правила проверки сделок со связанными сторонами; МСА 570 «Продолжение деятельности» с рекомендациями по оценке возможности продолжения деятельности в перспективе.

По результатам анализа передовой практики зарубежных стран нами обобщены основные задачи (соответственно и процедуры) аудита инвестиций в дорожном строительстве в зависимости от цели (рисунок 4).



**Рисунок 4. Процедуры аудита инвестиционных операций в организациях дорожного строительства**

Источник: составлен автором по данным [Бортник А.Н. Методология и организация учёта и анализа инвестиционной деятельности предприятий: дис ... д.э.н.: 08.00.12. - Саратов, 2007; Ковалева, А. М. Управленческий аудит затрат, доходов и финансовых результатов на предприятиях автодорожного комплекса: автореф. дисс. ...к.э.н.: 08.00.12. – Орел, 2007 и др.].

Помимо стандартных процедур в аудит инвестиций в дорожном строительстве считаем необходимым включить оценку эффективности ее использования, а именно доходности, рентабельности, срока окупаемости инвестиций, а также сопоставить с альтернативными вариантами вложения средств. На базе анализа эффективности использования инвестиций инвесторами могут приниматься более обоснованные управленческие решения и оптимизироваться инвестиционные портфели.

При организации аудита учёта арендованных основных средств необходимо осуществлять проверку правильности: отнесения аренды к текущей или долгосрочной, оформления договоров и приемо-сдаточных актов передачи основных средств в аренду; отражения в учёте и отчётности 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 учёте арендованных основных средств допускаются в основном при оформлении их движения. Поэтому основные средства требуют особого первичного учёта. При поступлении основных средств оформляются накладные или счета-фактуры, акт приема-передачи основных средств.

Аудиторская проверка учёта 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 6.

**Таблица 6 - Процедуры аудита арендованных основных средств**

№	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"> <li>• проведение инвентаризации (осмотра) основных средств</li> <li>• проверка документов на право собственности (договоров аренды)</li> </ul>	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"> <li>• документальное подтверждение правильности соответствующих виз;</li> <li>• проверка правильности определения и полноты отражения в учете первоначальной стоимости основных средств</li> </ul>	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: составлена автором по данным МСА.

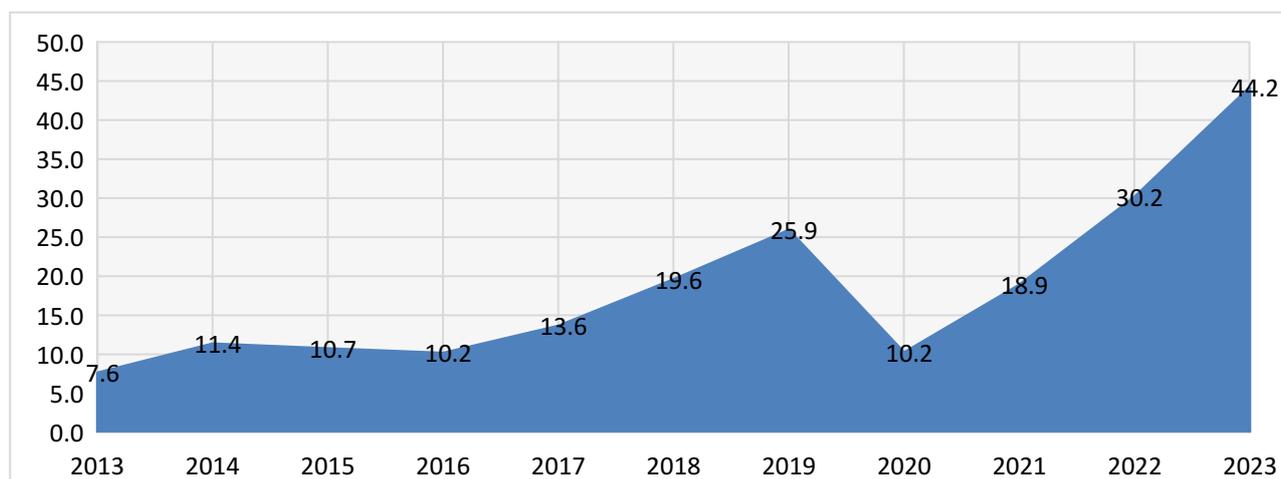
Так, к основным процедурам аудита учёта аренды в дорожном строительстве нами отнесены: проверка регистров учёта арендованных активов, проведение инвентаризации и сопоставление ее результатов с данными аналитического учёта, анализ состояния и эффективности использования арендованных активов, оценка правильности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

Арендодатель, передавая свое имущество в аренду, с одной стороны, гарантирует право получения постоянного дохода на протяжении установленного договором срока, но с другой стороны, при длительных сроках возрастают риски, так как оценить заранее коммерческую ценность объекта аренды, а, следовательно, размеры арендных платежей трудно. Это можно отнести к рискам для арендатора, снизить которые поможет фиксированная рента, определяемая в процентах к сумме выручки арендатора от использования арендованного актива, но не менее фиксированной суммы.

В исследуемой нами дорожно-строительной отрасли, помимо прочего, при аудите финансовой отчетности необходимо вести учёт специфических рисков.

**В главе «Организация учётно-контрольных процедур по затратам и методы калькулирования себестоимости работ в дорожном строительстве Кыргызской Республики»** дана оценка развития дорожного строительства Кыргызской Республики, исследованы современная практика организации учёта и контроля инвестиций и аренды в отрасли, методики формирования затрат, калькуляции и расчета себестоимости в дорожном строительстве.

По данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики за последние 10 лет нами проведен анализ вклада строительной отрасли в ВВП страны, динамики развития сектора дорожного строительства. Доля строительства в ВВП составляет в среднем 8-9% и характеризуется положительной динамикой, рост объемов строительства за 10 лет составил 4,4 раза, при темпе роста ВВП в 3,9 раза. При этом около 40% в структуре отрасли строительства занимает дорожное строительство, объемы которой стабильно увеличивались с 2013 по 2023 годы за исключением 2020 года (рисунок 5).



**Рисунок 5. Объемы работ в дорожном строительстве КР, млрд. сомов**

Источник: составлен автором по данным НСК КР.

В качестве положительных факторов нами определены реализация крупных дорожных проектов по строительству и реконструкции международных транспортных коридоров и автомобильных дорог, увеличение государственного финансирования, активизация инвестиций в дорожное строительство, возобновление инфраструктурных проектов. В 2020-2021 годах следует отметить снижение активности в связи с пандемией COVID-19 и

экономической нестабильностью. Выполненный корреляционный анализ доли дорожного строительства в строительстве с долей дорожного строительства в ВВП показал положительную корреляцию, равную 1,0. Взаимная корреляция между долей строительства и долей дорожного строительства в ВВП отрицательная, показатель -0,94 указывает на обратную зависимость между этими двумя показателями, на то, что увеличение одного из этих показателей может сопровождаться уменьшением другого, что требует более детального анализа для понимания причин и последствий.

Основные показатели дорожного строительства КР отражены на рисунке 6, диаграммы на котором свидетельствуют в целом о положительной тенденции развития отрасли.



**Рисунок 6. Основные показатели дорожного строительства КР**

Источник: составлен автором по данным НСК КР.

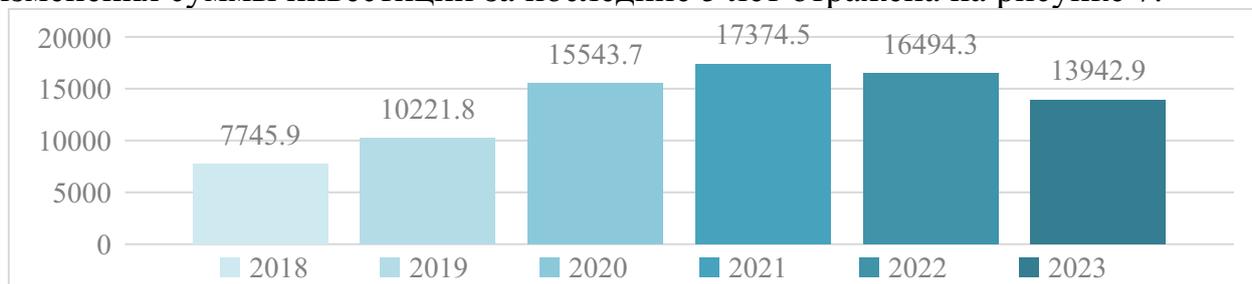
По данным за 2023 год доля дорожного строительства в общем объеме строительства составила 40%, в ВВП Кыргызстана 3,4%.

За 2021-2023 годы в Кыргызстане заасфальтировано около 2,6 тысячи километров дорог, за 2024 год отремонтировано и построено 660 километров дорог. На сегодня более 90 % пассажирских и около 80 % грузовых перевозок в КР осуществляется автомобильными дорогами. За 2023 год автомобильным транспортом перевезено 541 млн. пассажиров и более 51 млн. тонн грузов.

Главной проблемой дорожной отрасли были и остаются недостаточные объемы финансирования. Несмотря на то, что в последние годы стабильно увеличиваются средства, выделяемые в дорожное строительство, практика финансирования отрасли в пределах 25-30 % от общей потребности сохраняется и по сей день. Значительную долю в финансировании 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 учётом ориентирования республиканского бюджета на социальные выплаты и привлечение внешнего финансирования на строительство дорог в пределах 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.

Свыше 60 % от общего объема инвестиций в транспортную инфраструктуру финансируется за счет внешних источников. Динамика изменения суммы инвестиций за последние 5 лет отражена на рисунке 7.



**Рисунок 7. Объемы поступивших в дорожную отрасль КР инвестиций (млн сомов)**

Источник: составлен по данным МФ КР.

В целом, можно отметить значительное улучшение дорожной инфраструктуры страны за последние годы, выделение на нее всё больше средств. На сферу транспорта и дорог приходится наибольший удельный вес всех поступающих инвестиций. В 2023 году данный показатель составил 48,7%.

Проведенный анализ подтверждает необходимость реализации мер по повышению эффективности дорожного сектора. 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 отрасли.

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.

Системный анализ учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве КР требует рассмотрения взаимосвязей между различными аспектами учёта и аудита, а также их влияния на общую эффективность деятельности предприятий. Ключевые аспекты учёта и аудита с позиции их влияния на эффективность деятельности предприятий отражены в таблице 7.

Таким образом, корректный учёт инвестиций и аренды в дорожном строительстве позволяет более точно планировать бюджет и распределять ресурсы, улучшить финансовое управление. Точные финансовые отчёты способствуют лучшему принятию управленческих решений и улучшению стратегии развития предприятия.

Отметим, что МСФО не требует ведения ежедневного (ежемесячного) учёта строго по МСФО.

**Таблица 7 - Основные аспекты учёта и аудита инвестиций и аренды**

	<b>Процессы и методы</b>	<b>Влияние на эффективность</b>
Учёт инвестиций	Историческая стоимость – использование первоначальной стоимости, что может не отражать их реальную стоимость	Точная и своевременная оценка инвестиций позволяет более точно оценить финансовое состояние и ликвидность предприятия, влияя на способность привлекать инвестиции и финансирование
	Переоценка – регулярное пересмотрение стоимости активов для отражения их справедливой стоимости	
Учёт аренды	По модели права использования – учёт аренды как актива и обязательства на балансе (МСФО 16)	Правильный учёт аренды позволяет более точно учитывать обязательства и затраты, что влияет на финансовые показатели и принятие решений о продолжении аренды или приобретении активов
	Операционная аренда – учёт аренды как операционных расходов в отчётности	
Аудит инвестиций	Проверка достоверности и полноты учёта инвестиций	Качественный аудит помогает выявить несоответствия и ошибки в учёте инвестиций, что может предотвратить финансовые потери и обеспечить надёжность финансовой отчётности
	Оценка соответствия применения методов оценки инвестиционных активов международным стандартам	
Аудит аренды	Проверка правильности учёта аренды в соответствии с МСФО	Надёжный аудит аренды помогает обеспечить корректность учёта и минимизировать риски финансовых нарушений, что способствует более эффективному управлению ресурсами
	Оценка соответствия раскрытия информации об аренде и обязательствах	

Источник: составлена автором по данным МСФО и МСА.

Для достижения соответствия МСФО требуется сделать корректировки при формировании финансовой отчётности, так, чтобы корректировочные записи могли отражаться не в самом учёте, а в специальных переходных таблицах от бухгалтерского учёта к финансовой отчётности.

Аудит помогает выявить и минимизировать несоответствия и риски, обеспечить корректность учёта, повысить эффективность ресурсов. Рассмотрим взаимосвязь учёта инвестиций и аренды с аудитом (таблица 8).

**Таблица 8 - Взаимосвязь учёта и аудита инвестиций и аренды**

	<b>Прямое влияние</b>	<b>Косвенное влияние</b>
<b>Учёт и аудит инвестиций</b>	Методы учёта инвестиций непосредственно влияют на то, как эти инвестиции отражаются в финансовой отчётности, что, в свою очередь, влияет на результаты аудита	Аудит выявляет возможные ошибки или несоответствия в учёте, что требует корректировок и улучшений в методах учёта, улучшая качество финансовой отчётности и принимаемых решений
<b>Учёт и аудит аренды</b>	Учёт аренды по международным стандартам влияет на финансовую отчётность, 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 отчётности и снижает риски финансовых ошибок

Источник: составлена автором по данным МСФО и МСА.

Учёт и аудит в дорожном строительстве имеют свои особенности, обусловленные спецификой данной отрасли. К специфическим особенностям отрасли дорожного строительства следует отнести:

- сезонность: влияние погоды - в регионах с выраженными сезонами (зимний холод, летняя жара) состояние дорог и транспортных средств может существенно меняться. Это влияет на расходы на техническое обслуживание и ремонты; сезонные колебания спроса - в некоторых регионах спрос на транспортные услуги может варьироваться в зависимости от сезона (например, в туристических зонах летом 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, сертификация транспортных средств, соответствие стандартам экологической безопасности.

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 КР наблюдается острый дефицит средств на модернизацию и ремонт дорожной инфраструктуры. Недостаточность средств и инвестиций становится причиной затягивания проектных работ и нарушения стандартов строительства дорог. Для поиска источников финансирования и механизмов привлечения инвестиций в отрасль нужно проводить качественные исследования, и по их результатам разработать стратегию улучшения дорожно-транспортной 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 для приобретения новых ограничены. Перспективной может стать аренда транспортных средств, рынок аренды транспорта необходимо исследовать в целях определения эффективных схем управления 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 сферу дорожного строительства. Здесь необходимо обратить внимание на необходимость значительных инвестиций для внедрения таких технологий. Исследования в данной области должны проводиться в направлении поиска наиболее эффективных инноваций для развития дорожно-строительной отрасли, успешных моделей инвестиционных проектов.

4. Экологические и социальные проблемы. Рост пассажиро- и грузопотоков влечет за собой ухудшение экологической обстановки и загрязнение воздуха. Модернизация транспортной инфраструктуры 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 проблемы подтверждают необходимость проведения комплексных исследований в области финансирования и учёта в дорожно-строительной отрасли КР, которые должны проводиться с точки зрения выявления возможностей и направлений привлечения инвестиций, улучшения качества дорожно-транспортной инфраструктуры, оптимизации затрат, что в конечном итоге должно отразиться на улучшении качества жизни граждан и экономическом развитии страны. Результаты исследования должны быть привязаны к реальным проблемам дорожного строительства КР и иметь практическую значимость для предприятий, регуляторов и инвесторов.

Анализ существующей системы учёта и аудита в дорожном строительстве КР показал значительные проблемы и недостатки, связанные с недостаточной прозрачностью учёта, проблемами капитализации затрат, неэффективным учётом источников финансирования и недостатками в учёте амортизации. Применение МСФО и МСА вносит дополнительные сложности, связанные с интеграцией стандартов, оценкой справедливой стоимости, требованиями к раскрытию информации и повышению квалификации специалистов. Решение этих проблем требует комплексного подхода, направленного на развитие учётной и аудиторской практики, адаптацию к международным стандартам.

В диссертации нами анализирована практика учёта и отчётности конкретных организаций отрасли с целью выделения лучших практик, оценки соответствия МСФО и МСА, а главное – выявления и систематизации проблем и вызовов, разработки рекомендаций по совершенствованию системы учёта, отчётности и контроля в дорожно-строительном секторе. В частности, ГП «Кыргызавтожол» нами сделаны ряд практических рекомендаций в области организации учётно-аналитической и контрольной деятельности касательно:

- стандартов учёта, отчётности - соблюдение МСФО, определяющих правила учёта затрат на строительство объектов инфраструктуры;
- системы учёта затрат - использование систем учёта затрат по объектам, видам работ, времени и материалов для оценки затрат по этапам строительства;
- калькуляции себестоимости – выполнение расчета себестоимости каждого километра дороги, с включением всех затрат по проектированию,

управлению проектом, подготовке и закупке материалов, строительству, и в дальнейшем с обслуживанием автодороги по завершении строительства;

- амортизации и резервов – помимо учёта амортизации объектов основных средств, используемых в строительстве дорог, рекомендовано создание резерва на покрытие непредвиденных расходов и рисков;

- анализа эффективности и контроля – проведение анализа эффективности затрат для дальнейшей оптимизации бюджета и повышения рентабельности проектов, контроля затрат по этапам строительства и эксплуатации дороги.

Калькуляция себестоимости и учёт затрат в дорожном строительстве предполагает учёт различных аспектов и требует комплексного системного подхода к учёту всех элементов и статей затрат, понесенных в ходе проектирования, строительства и обслуживания дорог. Исследования показали, что средняя стоимость 1 км 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 завершённых и реализуемых в настоящее время проектов и статистических данных. Детализированное распределение затрат, образующих себестоимость 1 км дороги отражено в таблице 9.

**Таблица 9 - Итоговая калькуляция себестоимости строительства 1 километра дороги**

<b>Категория</b>	<b>Сумма, сомов</b>
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
<b>Общая себестоимость одного километра дороги</b>	<b>162 773 000</b>

Источник: расчеты автора по данным ГП «Кыргызавтожол».

По данным таблицы видно, что себестоимость строительства 1 км дороги составила 162773000 сомов, 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 учёт всех затрат, которые могут влиять на получение экономической выгоды от эксплуатации дороги.

**В главе «Основные направления совершенствования систем учёта и аудита инвестиций и аренды в организациях дорожного строительства» даны рекомендации по совершенствованию учётной политики инвестиционной деятельности и арендных отношений в дорожном строительстве, формированию депозитария финансовой отчетности как инструмента повышения инвестиционной привлекательности организаций отрасли, а также**

предложены меры по совершенствованию аудита инвестиций и аренды в организациях дорожного строительства.

Считаем необходимым продолжить работу по гармонизации национального законодательства с международными требованиями. 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 укрепления финансовой основы функционирования автодорожной отрасли для сохранения и развития дорожной сети КР.

В исследовании нами проведен корреляционно-регрессионный анализ данных по расходам на ремонт и содержание автомобильных дорог за период с 2014 г. по 2023 г., рассчитаны прогнозные показатели расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог на ближайшие 5 лет. Целью анализа является установление связи между расходами на ремонт и содержание автомобильных дорог и сроком их эксплуатации, и если такая связь существует, то определить их влияние друг на друга.

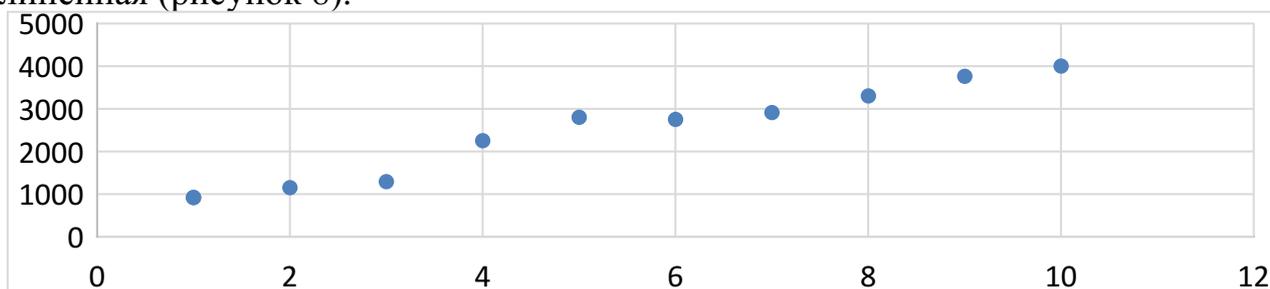
Исходные данные по расходам на ремонт и содержание автомобильных дорог по Югу КР за 2014-2023 годы приведены в таблице 10.

**Таблица 10 – Расходы на ремонт и содержание автомобильных дорог по Югу КР, млн. сомов**

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
920,0	1 150,0	1 290,0	2 250,0	2 800,0	2 750,0	2 910,0	3 300,0	3 760,0	4 000,0

Источник: НСК КР.

Для наглядности данные представлены в виде распределения данных на координатной плоскости. Очевидно, что зависимость между значениями линейная (рисунок 8).



**Рисунок 8. Расходы на ремонт и содержание автомобильных дорог по Югу КР, млн. сомов**

Источник: составлен автором по данным НСК КР.

Коэффициент корреляции равен 0,97, что свидетельствует о том, что расходы на ремонт и содержание автомобильных дорог и период их эксплуатации коррелируют между собой и взаимосвязь между данными очень тесная. Зависимость прямая, т.е. с прошествием времени расходы на ремонт и содержание автомобильных дорог также растут.

На основании полученного уравнения регрессии нами выполнен прогноз расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог на 2025-2029 годы. Полученные результаты представлены в таблице 11.

**Таблица 11 – Прогнозные показатели расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог по Югу КР, млн. сомов**

Год	$x_i$	$\hat{y}_i = 580,67 + 351,33x_i$
2025	11	4 445,33
2026	12	4 796,67
2027	13	5 148,00
2028	14	5 499,33
2029	15	5 850,67

Источник: расчеты автора.

Резюмируя, мы можем определенно сказать, что выполненные выше расчеты носят предположительный характер и моделирование на основе математических методов не может охватить все факторы, которые влияют или могут повлиять на фактические данные. Тем не менее, моделирование экономических процессов на базе математических методов дает понимание того, как происходят изменения в общем виде.

Прогнозные показатели потребностей и возможностей финансирования дорожной отрасли с выделением средств республиканского бюджета на 2025-2030 годы представлены в таблице 12.

**Таблица 12 – Прогноз потребности в средствах дорожной отрасли и возможностей республиканского бюджета**

Годы	Потребность в средствах, тыс. сомов	Возможности бюджета, тыс. сомов	Обеспеченность финансированием, %
2025	8684,71	3126,36	36 %
2026	9108,97	3643,58	40 %
2027	9363,77	4213,69	45 %
2028	9618,64	4616,94	48 %
2029	10042,9	5021,45	50 %
2030	10625,32	5631,42	53 %

Источник: составлена автором по данным МТиК КР.

Считаем, что 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 из-за недостаточности объемов среднего и капитального ремонта.

Международный опыт решения проблем в дорожно-транспортной отрасли 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 КР 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 необходимо включить функции электронного пломбирования транспортных средств, а также другие функции транспортного контроля, связанного с контролем режима времени работы и отдыха водителей.

Учитывая большое значение дорожных проектов, считаем необходимым привлечение частного капитала на основе соглашений о государственно-частном партнерстве. При этом особенности организации бухгалтерского учёта в государственно-частном партнерстве в соответствии с МСФО определяются характером соглашения, структурой партнерства и распределением рисков между партнерами. Основным стандартом, который может применяться к проектам государственно-частного партнерства, является МСФО 16 «Аренда». В настоящее время полученные от государства в рамках проекта государственно-частного партнерства активы отражаются в учёте в форме субсидии.

Одним из основных инструментов повышения инвестиционной привлекательности может стать депозитарий финансовой отчётности (ДФО) организаций дорожного строительства, который позволит обеспечить доступность и прозрачность финансовой отчётности организаций, что, в свою очередь, 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.

В целях создания ДФО требуется разработка и установка программного обеспечения для сбора, хранения, обобщения, анализа и опубликования финансовой отчётности и аудиторского заключения организаций дорожного строительства; взаимодействие программы с информационными системами, сведения из которых передаются через информационный ресурс "Тундук".

Для повышения эффективности и безопасности работы депозитариев требуется внедрение современных информационных систем для автоматизации процессов сбора, хранения и обработки финансовой отчётности. Создание интегрированных платформ для обмена данными между различными системами и организациями будет способствовать обеспечению доступа к информации и её обработке. Усиление систем контроля и аудита отчётности позволит повысить её достоверность и уменьшить количество ошибок. Обеспечение открытого и прозрачного доступа к финансовой отчётности для всех заинтересованных сторон, включая инвесторов и аудиторов, повысит уровень доверия и способствует развитию финансового рынка.

Касательно аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве, являющегося предметом изучения диссертационного исследования следует отметить необходимость системных улучшений, которые способствовали бы повышению качества финансовой информации и финансовой отчётности дорожных организаций, и тем самым, укреплению доверия инвесторов, государственных органов и общественности.

Аудит в дорожном строительстве КР имеет ряд особенностей, подлежащих учёту специфики этой отрасли, в числе которых нами выделены:

1) сложность учёта и контроля инфраструктуры из-за значительных объемов капитальных вложений в дорожную инфраструктуру (в строительство и ремонт дорог, мостов, транспортных узлов). Аудитор проводит проверку правильности учёта 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 учёта 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 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. Аудиторы должны проверять соблюдение экологических стандартов и правовых норм, а также наличие разрешений от соответствующих государственных органов;

6) безопасность и страхование. В дорожной отрасли 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 КР 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.

На основе проведенного исследования выявлены ключевые области для улучшения методологии учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве КР в направлении соответствия требованиям международных стандартов. Это, прежде всего, адаптация и интеграция МСФО к нашим реалиям, требующее разработки национальной модели учёта на основе МСФО – разработки адаптированных к практике КР методических указаний с детализацией особенностей применения стандартов по учёту инвестиций и

аренды с учётом специфики отрасли, включающих в себя: принципы оценки инвестиционных активов, с учётом особенностей дорожной инфраструктуры; методы определения справедливой стоимости арендуемых активов и обязательств; специфические подходы к амортизации и учёту затрат на поддержание и модернизацию дорожной инфраструктуры. Интеграция МСФО в учётные системы посредством внедрения информационных систем, поддерживающих МСФО, с учётом специфики дорожной отрасли, позволит обеспечить более точное и эффективное ведение учёта. Для достижения данной цели необходимо внедрить программное обеспечение для автоматического расчета и отчётности в соответствии с международными стандартами, обеспечить регулярное обновление программного обеспечения в соответствии с изменениями в МСФО и национальных требований.

Следующим направлением развития системы учёта в дорожной отрасли является оптимизация учёта и классификации аренды на основе разработки четких критериев классификации аренды по МСФО 16 «Аренда» и формирования единых подходов к классификации аренды с учётом специфики отрасли. Требуется 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.

В целях улучшения аудиторских процедур и контроля требуется 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; внедрение лучших практик и передовых технологий аудита, в том числе инструментов анализа больших; автоматизированных систем для выполнения аудиторских процедур.

Важным направлением считаем развитие системы внутреннего контроля на базе внедрения системы контроля и мониторинга операций с инвестициями и арендой, а также действенных процедур по управлению рисками.

Для разрешения проблемы низкой квалификации бухгалтеров и аудиторов необходимо обеспечить обучение специалистов международным стандартам, методам их эффективного применения, проводить тренинги, семинары по применению международных стандартов в дорожном строительстве, повысить доступность современных образовательных ресурсов, внедрить программы профессиональной сертификации с разработкой программ сертификации бухгалтеров и аудиторов с разделами по учёту и аудиту инвестиций и аренды в дорожном строительстве, внедрить систему повышения квалификации и профессионального развития с акцентом на МСФО и МСА.

Создание эффективной системы оценки, мониторинга и контроля является одним из решающих направлений улучшения системы учёта и отчётности организаций отрасли. Оно требует определения структур, в задачи которых входят мониторинг и оценка системы учёта и аудита, в том числе инвестиций, внесение корректив в учётную и аудиторскую практику по результатам оценки ее эффективности.

Поддержание актуальности и обновление методических рекомендаций и стандартов с учётом изменений в МСФО И МСА и национальном законодательстве, внедрение новых стандартов в практику организаций отрасли также является необходимым условием улучшения методологии учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве Кыргызской Республики.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

На основе проведенного исследования теории, методологии и организации учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном транспорте КР в контексте МСФО и МСА сформулированы следующие выводы:

1. Развитие отрасли дорожного строительства является приоритетом национальной экономики. Улучшение дорог и транспортной инфраструктуры является необходимым условием для развития экономической деятельности в стране, что требует, в свою очередь, повышения прозрачности и эффективности использования средств, внедрения эффективной системы управления активами и современной системы учёта, отчётности и контроля.

2. 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 учёта - это хозяйственный процесс, включающий в себя совокупность арендных операций, возникающих в связи с предоставлением (принятием) во временную эксплуатацию объектов основных средств.

3. Инвестирование в дорожный бизнес требует тщательного анализа, учёта рисков и особенностей этой отрасли, а также понимания влияния внешних факторов на результативность инвестиций в данном секторе. При оценке стоимости инвестиций по дорожно-строительным объектам важно учитывать цели оценки, характер объектов, рыночные условия, степень износа и другие факторы, которые могут влиять на их стоимость. Комбинация различных методов может быть использована для получения более точной и объективной оценки стоимости инвестиций в данной сфере.

4. Внедрение в практику МСФО 16 «Аренда» и 9 «Финансовые инструменты» требует существенной адаптации к особенностям дорожного строительства в КР. В условиях сложившихся экономических и инфраструктурных реалий в отрасли необходимо разработать адаптированные методические положения и рекомендации и уточнить учётные принципы и политики, чтобы обеспечить соответствие международным требованиям и учитывать специфические условия экономики отрасли. Это включает детализированное описание процедур оценки, амортизации и признания

активов и обязательств, специфичных для дорожного сектора. Эффективный учёт инвестиций в дорожное строительство требует разработки специализированных методических рекомендаций, обеспечивающих более высокую степень согласованности и точности в финансовой отчётности, что, в свою очередь, повысит ее надежность и достоверность.

5. Организация учёта аренды с соблюдением принципов классификации и оценки - в соответствии с МСФО 16 позволяет четко различить операционную и финансовую аренду, что требует тщательной разработки и внедрения унифицированных подходов к их учёту и отчётности. Эффективная оценка арендных операций, включая дисконтирование арендных платежей и периодические пересмотры условий аренды, способствует более точному отражению арендных обязательств и активов в финансовой отчётности.

6. В условиях изменения нормативного и экономического окружения регулярный мониторинг и пересмотр учётных и аудиторских практик становятся необходимыми для обеспечения их актуальности и соответствия требованиям международных стандартов. Для этого требуется на систематической основе обновлять и актуализировать методические рекомендации и учётно-аудиторские процедуры в соответствии с новыми законодательными инициативами и изменениями в международной практике.

7. Для поддержания потенциала дорожной отрасли 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 укрепления финансовой основы функционирования автодорожной отрасли для сохранения и развития дорожной сети КР. Предлагаем привлечение частного капитала на основе соглашения о ГЧП.

8. В качестве одного из основных инструментов повышения инвестиционной привлекательности нами рекомендуется создание депозитария финансовой отчётности организаций дорожного строительства, который обеспечит доступность и прозрачность финансовой отчётности организаций, 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.

## **ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ**

Как показали результаты исследования, в методологии, организации функционировании учёта и аудита инвестиций и аренды в предприятиях отрасли дорожного строительства имеется ряд недостатков проблем, для решения которых предложены следующие практические рекомендации:

1. Стандартизировать процедуры учёта и аудита, разработать и внедрить унифицированные положения и стандарты учёта и аудита инвестиций и аренды

для дорожно-строительных предприятий Кыргызстана в соответствии с МСФО и МСА. Обеспечить обучение сотрудников предприятий и аудиторских фирм по применению этих стандартов.

2. Внедрить эффективные процедуры внутреннего контроля для проверки правильности учёта и отчётности по инвестициям и аренде, для чего проводить регулярные аудиты внутреннего контроля с целью выявления и устранения возможных ошибок и несоответствий.

3. Внедрить автоматизированные системы учёта и отчётности, которые обеспечат точность и своевременность данных по инвестициям и аренде с использованием программных решений для расчета финансовых показателей и мониторинга выполнения конкретных соглашений. Внедрение современных технологий анализа больших данных и автоматизированных инструментов для учёта и аудита инвестиций и аренды, поддерживающих международные стандарты и специфичные для дорожного строительства функциональные возможности, позволит повысить точность обработки данных, минимизировать вероятность ошибок и обеспечить улучшение надежности и прозрачности финансовой отчётности. В частности, внедрение Цифровых дорожных систем в дорожно-строительную отрасль 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 учёта и аудита инвестиций и аренды. Поддерживать обмен опытом между специалистами отрасли и международными экспертами для адаптации лучших практик.

5. Проводить мониторинг обновлений в МСФО и МСА, изменений национального законодательства в области бухгалтерского учёта и аудита; анализировать влияние вышеуказанных изменений в организации отрасли дорожного строительства Кыргызстана и адаптировать процедуры учёта и аудита в соответствии к изменениям и обновлениям.

6. Разработать и реализовать стратегический план развития системы учёта и отчётности, ориентированную на улучшение прозрачности, достоверности и полноты информации о инвестициях и арендах с учётом специфики национальной экономики и отрасли.

7. Усилить взаимодействие с аудиторскими организациями, установить партнерские отношения с ведущими аудиторскими компаниями для обеспечения независимой проверки финансовых отчётов и аудита учётных данных по инвестициям и аренде.

8. Разработать и распространить соответствующие методические рекомендации по применению МСФО 16 «Аренда» и других стандартов.

Надеемся, что приведенные выше рекомендации способствуют комплексному улучшению методики, методологии и практики учёта и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве КР, а, следовательно, и обеспечению прозрачности, эффективности финансового управления.

## СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

1. **Мырзаibraимова, И.Р.** Основные проблемы ведения бухгалтерского учёта на предприятиях добывающей промышленности [Текст] / И.Р.Мырзаibraимова // Известия Иссък-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. - 2018. - №2 (21). - С. 356-359. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36273670>.
2. **Мырзаibraимова, И.Р.** К вопросу о совершенствовании системы учёта и отчётности в Кыргызской Республике [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Известия ВУЗов Кыргызстана/ - 2018. - №6. - С. 82-85. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=37136368>.
3. **Мырзаibraимова, И.Р.** К вопросу о тенденциях социального развития Кыргызской Республики в современных условиях [Текст] / И.Р.Мырзаibraимова // Актуальные вопросы современной экономики. – 2018. – № 9. – С. 297-302. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=37304402>.
4. **Myrzaibraimova, I.R.** Problems and Prospects of Economic Digitalization in Kyrgyzstan (article) Digital Economy / I.R. Myrzaibraimova, A.M. Khamzaeva, K.A. Mamashov // Complexity and Variety vs. Rationality. 2019. - p. 876-882. ISSN 2367-3370. Lecture Notes in Networks and Systems company Springer Nature Switzerland. <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85072882942&origin=resultslist>.
5. **Myrzaibraimova, I.R.** The Role of Scientific and Educational Platform in Formation of the Innovative Economy of Kyrgyzstan: Foreign Experience, Realities, and Prospects (article) / I.R. Myrzaibraimova, Ch.R. Kulueva, G.B. Alimova // The 21<sup>st</sup> Century from the Positions of Modern Science: Intellectual, Digital and Innovative Aspects. Lecture Notes in Networks and Systems company Springer Nature Switzerland. – 2019. - P. 484-495. <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85075035395&origin=resultslist>.
6. **Мырзаibraимова, И.Р.** Совершенствование учёта инвестиции по МСФО [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Известия Иссък-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. - №2 (37) – II часть. - 2022. – С. 229-233. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=49541521>.
7. **Мырзаibraимова, И.Р.** Особенности учёта аренды по МСФО и их эффективность в инвестициях [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Известия Иссък-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. - 2022. - №3 (38). - С. 175-180. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=50127674>.
8. **Мырзаibraимова, И.Р.** Эффективность лизинга в инвестировании бизнеса [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Известия Иссък-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. - 2023. – №2 (5). - С. 44-49. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=59938591>.
9. **Мырзаibraимова, И.Р.** Методика ведения учёта инвестиционных ресурсов компании по МСФО [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Известия Иссък-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. - 2023. - №3 (42). - С. 38-44. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=59938590>.

10. **Мырзаibraимова, И.Р.** Основы учёта интеллектуальной инвестиции [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. – 2023. – №9. – С. 104-107. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=65668326>.

11. **Мырзаibraимова, И.Р.** Инвестиции в недвижимость как фактор инвестиционной деятельности [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. – № 9. – Бишкек, 2023. – С. 100-103. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=65668325>.

12. **Мырзаibraимова, И.Р.** Инвестирование бизнеса на основе аренды и их учёт по МСФО [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2023. – № 12-2 (106). – С. 111-116. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=59760535>.

13. **Мырзаibraимова, И.Р.** Учёт и оценка инвестиционных проектов в бизнесе [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2023. – № 12-2 (106). – С. 117-121. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=59760536>.

14. **Мырзаibraимова, И.Р.** Учёт хеджирование и его эффективность в инвестировании [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2024. – № 1-2(107). – С. 77-81. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=59760536>.

15. **Мырзаibraимова, И.Р.** Недвижимость как активный элемент инвестиции [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2024. – № 1-2 (107). – С. 71-76 <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=60271578>.

16. **Мырзаibraимова, И.Р.** Концепция государственно-частного партнерства как элемент инвестиции и их учёт [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Интернаука. – №3-3 (320). – С. 7-10. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=59995320>

17. **Мырзаibraимова, И.Р.** Государственная субсидия как элемент инвестиционных отношений и их учёт по МСФО [Текст] / И.Р.Мырзаibraимова // Сборник трудов I Международной научно-практической конференции на тему: «Актуальные вопросы развития бухучёта, аудита, анализа, налогообложения, государственного финансового контроля: современные вызовы и вектор развития». – Душанбе. – 2024.

18. **Мырзаibraимова, И.Р.** Основы методики учёта инвестиции в ассоциированных предприятиях [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2024. – №1-4(88). – С. 129-135. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=60274756>.

19. **Мырзаibraимова, И.Р.** Эффективность экологических инвестиций в современных условиях [Текст] / Т.М. Исраилов, Б.С. Раимбердиев // Сборник трудов международной научно-практической конференции «Эффективное управление экологическими затратами в обеспечении экологической безопасности окружающей среды и здоровья человека в условиях цифровизации» АГЭУ. – Алматы. - 2024.

20. **Мырзаibraимова, И.Р.** Концессия как инвестиционная модель и их учёт по международному стандарту финансовой отчётности [Текст] / И.Р.Мырзаibraимова // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. 2024. - № 1. – С.116-120.

21. **Мырзаibraимова, И.Р.** Методология этапов учёта реализации инвестиционных проектов [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. – 2024. - № 1. - С. 121-124.

22. **Мырзаibraимова, И.Р.** Особенности учёта доходов и расходов в дорожно-транспортных компаниях [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Известия Исык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. – 2023. - №-4 (43). - С. 125-132. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=65473917>.

23. **Мырзаibraимова, И.Р.** Экономическая оценка экологических инвестиций и их учёт по МСФО [Текст] / И.Р. Мырзаibraимова // Экономика и бизнес: теория и практика. - 2024. - № 3-2 (109). - С. 36-42. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=65617976>.

24. **Мырзаibraимова, И.Р.** Автотранспорттук компаниялардын инвестициялык мумкунчулукторунун озгочолуктору [Текст] / И.Р.Мырзаibraимова // Вестник Ошского государственного университета Экономика. - №1(4)/2024. - С. 81-88. <https://journal.oshsu.kg/index.php/economy>.

25. **Myrzaibraimova, I.R.** Impact of leasing transactions on business development in Kyrgyzstan / A. Bekmuratov, I. Myrzaibraimova, K. Mamashov, B. Raimberdiev, D. Tookeeva // Scientific Bulletin of Mukachevo State University. Series Economics. – 2024. - №11(3). – p. 21-33. <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57211181719>.

## РЕЗЮМЕ

диссертации **Мырзаibraимовой Инабаркан Рахмановны** на тему «Проблемы учёта и аудита инвестиции и аренды в соответствии с МСФО и МСА: теория, методология и организация (на примере дорожно-транспортной отрасли Кыргызской Республики)», представленной на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.12 – бухгалтерский учёт, статистика

**Ключевые слова:** дорожное строительство, учёт инвестиций, учёт аренды, аудит учёта инвестиций, аудит учёта аренды, МСФО, МСА, методы оценки инвестиций, эффективность инвестиционных проектов.

**Цель исследования** заключается в разработке и обосновании теоретико-методологических и практических положений организации учёта и аудита инвестиции и аренды в дорожно-транспортных предприятиях в соответствии с МСФО и МСА с учётом отраслевых особенностей.

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

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

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

**Полученные результаты и их новизна:** систематизированы концептуальные подходы к учёту и аудиту инвестиций и аренды; обобщены современные подходы к оценке и учёту инвестиций и аренды в соответствии с МСФО; определены методологические особенности проведения аудита инвестиций и аренды в дорожно-транспортном строительстве; дана оценка современного состояния и перспектив развития организации учёта, анализа и аудита инвестиций и аренды в дорожном строительстве КР; обобщены проблемы учёта и контроля инвестиционной и арендной деятельности в дорожном строительстве и выработаны рекомендации по их разрешению; разработаны методические рекомендации по совершенствованию учёта и аудита аренды в организациях дорожного строительства; предложены меры по повышению эффективности инвестиций в дорожное строительство КР; обоснована необходимость создания депозитария финансовой отчётности организаций отрасли.

**Степень использования.** Разработанные рекомендации могут использоваться в практической деятельности предприятий дорожно-транспортной отрасли, а также в работе учреждений и организаций, занимающихся проблемами регулирования учёта, анализа и контроля инвестиций и аренды

**Область применения.** Основные выводы и рекомендации исследования могут быть использованы в высших учебных заведениях в процессе преподавания, в дальнейших научных изысканиях по теме исследования.

**Мырзаибраимова Инабаркан Рахмановнанын “ФОЭСке жана АЭСке ылайык инвестициялардын жана ижаранын эсебинин жана аудитинин көйгөйлөрү: теориясы, методологиясы жана уюштуруу (Кыргыз Республикасынын жол-транспорт тармагынын мисалында)» деген темада 08.00.12 – бухгалтердик эсеп, статистика адистиги боюнча экономика илимдеринин доктору окумуштуулук даражасын изденип алуу үчүн жазылган диссертациясынын**

### **РЕЗЮМЕСИ**

**Негизги сөздөр:** жол курулушу, инвестициялардын эсеби, ижаранын эсеби, инвестициялардын эсебинин аудити, ижаранын эсебинин аудити, ФОЭС, АЭС, инвестицияларды баалоо методдору, инвестициялык долбоорлордун натыйжалуулугу.

**Изилдөөнүн максаты** болуп жол-транспорт ишканаларында тармактык өзгөчөлүктөрдү эске алуу менен ФОЭАСка жана АЭАСка ылайык инвестициялар менен ижаранын эсебин жана аудитин уюштуруунун теориялык-методологиялык жана практикалык жоболорун иштеп чыгуу жана негиздөө саналат.

**Изилдөөнүн объекти** болуп Кыргыз Республикасынын жол курулуш тармагынын уюмдары эсептелди.

**Изилдөөнүн предмети** - ФОЭАСка жана АЭАСка ылайык инвестициялар менен ижаранын эсебинин жана аудитинин көйгөйлөрү, аларды чечүү жолдору.

**Изилдөө методдору:** таануунун заманбап методикалары, анын ичинде логикалык моделдештирүү, диалектикалык, системалык жана экономикалык-математикалык талдоо методдору, атайын методологиялык мамилелер.

**Алынган жыйынтыктар жана алардын жаңылыгы:** инвестициялар менен ижаранын эсебине жана аудитине концептуалдык көз караштар системалаштырылды; ФОЭАСка ылайык инвестициялар менен ижаранын эсеби жана баалоонун заманбап методикалары жалпыланды; жол-транспорт курулушунда инвестиция жана ижаранын аудитин жүргүзүүнүн методологиялык өзгөчөлүктөрү аныкталды; КРнын жол курулушунда инвестициялар менен ижаранын эсебин, талдоону жана аудитин уюштуруунун учурдагы абалына жана өнүгүү келечегине баа берилди; жол курулушунда инвестициялык жана ижаралык иштин эсебинин жана көзөмөлүнүн көйгөйлөрү жалпыланды, аларды чечүү боюнча сунуштар берилди; жол курулуш уюмдарында ижаранын эсебин жана аудитин өркүндөтүү боюнча чаралар иштелип чыкты; Кыргыз Республикасынын жол куруу тармагына инвестициялардын натыйжалуулугун көтөрүү боюнча чаралар сунушталды; тармактын ишканаларынын финансылык отчеттуулугунун депозитарийин түзүү зарылдыгы негизделди.

**Колдонуу даражасы.** Иштелип чыккан сунуштамалар жол-транспорт ишканаларынын практикалык ишинде, ошондой эле инвестициялар менен

ижаранын эсебин, талдоону жана көзөмөлүн жөнгө салуу маселелери менен алектенген мекеме-уюмдардын ишинде пайдаланылышы мүмкүн.

**Колдонуу чөйрөсү.** Изилдөөнүн негизги тыянактары жана сунуштамалары ЖОЖдордо окутуу процессинде, ошондой эле изилдөөнүн темасы боюнча мындан аркы илим-изилдөө иштеринде колдонулушу мүмкүн.

### **SUMMARY**

**dissertation of Myrzaibraimova Inabarkan Rakhmanovna on the topic “Problems of accounting and auditing of investments and leases in accordance with IFRS and ISA: theory, methodology and organization (using the example of the road transport industry of the Kyrgyz Republic)” for the degree of Doctor of Economic Sciences in the specialty 00.00.12 – accounting, statistics**

**Key words:** road, road construction complex, capital construction, costs, production accounting, internal control, investment, budgeting, cost management, construction costs, construction contract, contractors, construction projects, accounting policies, primary documentation.

**Purpose of the study:** The purpose of this study is to study the development and justification of a holistic concept for accounting for investments and leases in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) and International Standards on Auditing (ISA), taking into account the characteristics of the road transport industry of the Kyrgyz Republic.

**The object** of the study is accounting for investments and leases in the road transport industry of the Kyrgyz Republic.

**Research methods:** works of leading domestic and foreign economists in the field of investment and rental of production organization, real estate, finance and management, regulatory documents in the field of road construction. The research methodology is based on the use of dialectical logic and a systematic approach. In the process of writing the work, general scientific, statistical, and special methodological techniques of analysis and management were used. The scientific novelty and theoretical significance lies in the substantiation of the theoretical, methodological and practical provisions for accounting for investments and leases and analysis in the study of road transport enterprises in the conditions of transformation of accounting and reporting, as well as concepts, proposals and recommendations for their improvement. The scientific novelty of the study lies in the fact that it represents a comprehensive study of the problems of accounting and auditing of investments and leases in the context of International Financial Reporting Standards (IFRS) and International Standards of Auditing (ISA) using theoretical, methodological and organizational approaches. Particular attention is paid to the specifics of the road transport industry of the Kyrgyz Republic, which allows us to identify unique aspects of the application of these standards in this sector of the economy.

**Extent of use.** The developed recommendations can be used in the practical activities of road organizations and government bodies dealing with investment and rental issues. The theoretical principles and conclusions formulated in the work can be used to improve educational programs in the relevant discipline in universities of the republic.