

Биримкулова А.Д.

**ОСОБЕННОСТИ РЕВИЗИОННОГО КОНТРОЛЯ АКЦИОНЕРНЫХ ОБЩЕСТВ
В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ**

A.D. Birimkulova

**FEATURES OF THE AUDIT OF CONTROL OF JOINT STOCK COMPANIES
IN KYRGYZ REPUBLIC**

УДК: 631.162.657.63 (075.8)

В статье " Особенности ревизионного контроля в Акционерных обществах "рассматриваются цели, задачи, объекты, виды и назначения ревизионного контроля.

Также исследуется отличие ревизи, как внутреннего контроля, от внешнего, защищающего сохранность капиталовложений акционеров и использования активов общества, и проблемы его развития.

In article "Features of auditing control joint-stock companies " are considered the purposes, problems, objects, kinds and appointments of auditing control.

Also difference of audit, as internal control, from external capital investments of shareholders protecting safety and use of actives of a society, and a problem of its development is investigated.

Ревизия и контроль имеют свои истории. В советское время ревизионный контроль являлось одним из основных текущего межведомственного контроля государства в лице Министерства и его органах так как каждое юридическое лицо образовывалось на основе государственной собственности за счет бюджетных средств Республики. До 2000 года в Кыргызской Республике просуществовал орган

Государственной инспекции финансового контроля при Правительстве Кыргызской Республики.

Ревизия в постсоветское время в акционерных обществах как самостоятельный контрольный орган - текущего контроля исследует главным образом оперативные финансово-хозяйственной деятельности предприятий организаций в рамках определенного круга вопросов, закрепленный законодательно и одобрено Постановлением Исполнительного совета Государственной службы регулирования и надзора за финансовым рынком при Правительстве Кыргызской Республики от 22 апреля 2011 года № 14, а также Утвержденным общим собранием акционеров акционерного общества типовым положением "О ревизионной комиссии (ревизоре) акционерного общества" Состоят из следующих разделов:

Типовая структура ревизионного положения

Утверждено Правительством Кыргызской Республики и одобрено Государственной службой регулирования и надзора за финансовым рынком Кыргызской Республики от 22 апреля 2011 года №14

Таблица 1

№	Раздел	Статьи и краткое содержание
1	Общие положения	Пункт 3.4.5. - Рассматривается порядок избирания работа ревизии и его отчетности перед обществом и его управлением.
2	Состав ревизионной комиссии, порядок назначения и прекращения полномочия ее членов.	Пункт 6.7.8.9.10.11. - Состав комиссии и их членов предъявления им квалификационного требования причины прекращения.
3	Задача и организация работы ревизионной комиссии.	Пункт 12-33,- Задачи проведения производства осмотра порядок осмотра и доступ документов контроль за выявлением нарушений и сроки заключений комиссий в течении 20 дней их утверждение 10% голосующих акций.
4	Вознаграждение членов ревизионной комиссии.	Пункт 34.35.36 - в соответствии со сметой включаемые в расходы общества.
5	Обязанности и ответственность членов ревизионной комиссии.	Пункт 37-42 - Обязанности конфиденциальности и тайны, обязанности членов (письменное информирование и разрешение совета директоров за убытки причиненные обществу несет ответственность в соответствии с Уставом акционерного общества)

Предметом ревизии часто выступает управленческая деятельность проверяемой организации. В этом случае изучается организация работы по подбору и расстановке кадров, текущего контроля за работой подведомственных предприятий, за исполнением приказов и постановлений, работы по рассмотрению писем, заявлений, жалоб и предложений и т.д. При этом анализируются причины недостатков в работе, выявляются виновные должностные лица и вносятся

предложения по рационализации управленческого аппарата.

Объекты ревизии необходимо рассматривать в акционерных обществах применительно к конкретным историческим условиям. Эти условия зависят от общественно-производственных отношений, содержания хозяйственных процессов, протекающих в отдельных звеньях особенностей акционерного общества, состояния техники и масштабов предприятий и других факторов.

Классификация, виды и назначения ревизионного контроля действующих акционерных обществ в Кыргызской Республике

№	Классификация, виды и назначения ревизионного контроля действующих акционерных обществ в Кыргызской Республике	Виды и назначения ревизии
1	Во времени ревизионный контроль:	Предварительный Текущий Последующий
2	По источникам проверяемых данных:	Фактические - осмотр объектов контроля в натуре. Документальные - методом проверки документальных данных и внутренней отчетности.
3	По охвату объектов контроля:	Сплошные - проверка всех объектов контроля на складах, мастерских цехов и других подразделений. Выборочные - конкретный участок работы. Комплексная - системный подход к изучению проверяемых данных.
4	Виды ревизионной проверки:	Плановые - сроки, графики и состав комиссии утверждается на начало года общим собранием акционеров. Внеплановые - проблемные вопросы по жалобам и предложениям акционеров.

Важным объектом ревизии являются хозяйственные процессы и факты хозяйственной жизни, отражаемые в программах, отчетных, учетных и других источниках информации. Используя и объективно оценивая их, ревизия выявляет выполнение программы заданий, соблюдения сметно-финансовой и расчетной дисциплины, целесообразность и экономическую эффективность совершенных операций. При проверке хозяйственной деятельности общества наряду с ревизией проводится анализ отклонений, выявленных в процессе предварительного и текущего контроля. К таким отклонениям обычно относятся факты бесхозяйственности, злоупотреблений, растраты и хищения. Одновременно с эти ревизия изучает использование резервов, возникающих с развитием и совершенствованием производства.

В отличие от других видов финансового контроля ревизия имеет четкий правовой статус, закрепляющий границы ее распространения, сроки проведения, права и обязанности должностных лиц, порядок оформления и рассмотрения результатов.

При проведении ревизий широко сочетают приемы и способы фактического и документального контроля. Результаты ревизии оформляют актом, который имеет юридическую силу (таблица №2).

Следовательно, ревизионный контроль - это неотъемлемая часть управленческого контроля АО. Под ревизией понимается система контроля за соблюдением установленного порядка ведения бухгалтерского учета и надежностью функционирования различных звеньев управления, организованная самим экономическим субъектом, действующая в интересах его руководства и собственников и регламентированная внутренними документами. Работа ревизионной комиссии имеет для руководства и (или) собственников экономического субъекта информационное и консультационное значение; она призвана содействовать оптимизации деятельности хозяйствующего субъекта и выполнению обязанностей его руководства.

Как правило, функции ревизии включают проверку систем бухгалтерского учета и внутреннего контроля, разработку рекомендаций по улучшению этих систем, проверку бухгалтерской и оперативной информации, соблюдения законов и других нормативных актов, проверку деятельности различных звеньев управления, оценку эффективности механизма внутреннего контроля, проверку наличия, состояния и обеспечения сохранности имущества предприятия, специальные расследования отдельных случаев, например, подозрений в злоупотреблениях, разработку предложений по устранению выявленных недостатков и рекомендаций по повышению эффективности управления.

При осуществлении ревизии на предприятии создается специальный отдел, согласно Уставу АО, составляется план работы и план проверок. Согласно плану осуществляется предварительная оценка предстоящих сделок, проверка текущих и последующих операций. Главной задачей ревизии как вид текущего контроля является сокращение издержек производства и снижение себестоимости реализованной продукции.

В актах ревизионной комиссии АО отражены, что проверив все первичные бухгалтерские документы, сделала следующие выводы: полученная финансовая помощь в большинстве случаев использовались не по целевому назначению, тендеры проводились с нарушением положений о закупках, приобретения основных средств и товарно - материальных запасов производились по завышенным ценам без производственной необходимости, который на сегодняшний день находится на складе как неликвидный товар.

Другой серьезной проблемой общества являются большая сумма дебиторской и кредиторской задолженности. В отчетном году по балансу АО на 01.01.2010 году составила 540148 тысяч сомов, т.е. выросла на 12, 6%, которые могут частично покрыта за счет резервов на безнадежные, сомнительные долги 136 125, 1 тысяч сом.

Затраты на производство за 2010 году выше запланированного уровня затрат 250177,7 тысяч сомов или 4,7% перерасхода, хотя по сравнению с прошлым годом уровень затрат значительно снижена на 38,7%.

В конечном итоге ревизионная комиссия делает выводы о том, что в течение своей производственной деятельности проверяемого периода имеет значительное сокращение затрат на производство, а соответственно повышения эффективности финансово - хозяйственной деятельности общества.

План работы Ревизионной комиссии ОАО на 2010г. выполнен полностью и в предусмотренные сроки.

Отчеты Ревизионной комиссии слушается в общем собрании акционеров и дается оценка работы комиссии, не только руководителем предприятия и внешним аудитором, которая отражается в заключении.

Внешний аудитор определяет уровень внутреннего контроля в лице ревизионной комиссии и их соответствие для подтверждения состояния внутренней отчетности. Ежегодно в соответствии с законом акционерное общество подтверждает внешним аудиторам информации (годовой) финансовой отчетности.

Таблица 3

Отличие ревизионного контроля от внешнего аудита

Факторы	Ревизия	Внешний аудит
Объект	Внутренние информационные системы общества	Подтверждение система учета и финансовой отчетности общества в соответствии с Учетной политикой
Цель	Определяется Положением утвержденный, законом и руководством АО	Определяется законодательством и требованиями МСФО и МСА
Задачи	Является защита капиталовложений акционеров и активов общества	Определяются в договоре между аудитором и клиентом, определение непрерывности общества
Средства	Выбираются методы и способы самостоятельно	Определяются общепринятыми стандартами МСА
Вид деятельности	Исполнительская деятельность, выполнение распоряжений акционеров.	Предпринимательская деятельность
Характер взаимоотношений	Подчиненность руководству (вертикальные связи)	Равноправное партнерство (горизонтальные связи)
Субъекты	Главным образом сотрудники предприятия, акционеры общества	Независимые специалисты, имеющие квалификационный аттестат и лицензию
Квалификация субъектов	Определяется решением руководства ориентировкой квалификационный сертификат, опыт работы	Регламентируется государством
Оплата аудиторских услуг	Устанавливается решением руководства по отдельной смете	Определяется в договоре между аудитором и клиентом
Ответственность субъектов	Перед руководством за выполнение должностных обязанностей	Перед клиентом и третьими лицами в размере, установленном законодательством
Методы	С большей степенью точности и детализации	Разнообразные — с меньшей и большей степенью точности и детализации от размера выборки
Отчетность	Ревизионная комиссия подотчетно на общем собрании акционеров. Акт ревизии.	Итоговая часть заключения является публикуемой, вместо формы финансовой отчетности.

Как видно из данных таблицы №3, если ревизия является одной из форм текущего контроля, эффективного использования активов, которые являются собственностью акционеров. А внешний аудит под-

держивает информацию финансово - хозяйственной деятельности общества и определяет способности предприятия в обозримом будущем.

Рецензент: д.э.н., профессор Чалова К.Ч.

Кадыралиев А. Т.

О НЕОБХОДИМОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

А. Т. Kadyraliev

ON THE NEED FOR STATE REGULATION OF URBAN PASSENGER TRANSPORT

УДК: 341:338.47.664/17

Статья рассматривает о необходимости государственного регулирования городского пассажирского транспорта и его задачи в улучшении качества обслуживания населения пассажирских перевозок и решении транспортных проблем в городе.

This paper examines the role of government in the improving the urban public transport service. Author argues that is necessary of government regulation in order to improve the access and quality of urban transport service as well as urban transport problems at all.

Современная экономика представляет смешанную форму рыночных механизмов и элементов государственного регулирования. Следовательно, переход к рыночной экономике республики от командно-плановой, не означает полного отстранения государства от управления экономикой и ее регулирования, а предполагает быть активным игроком на рынке любого хозяйства. Как правило, Государство играет важную роль в любом обществе. Он определяет и устанавливает правила и законов и контролирует их соблюдения. Он также регулирует цены на основные энергоносители, общественный транспорт, услуги связи с учетом социальной значимости, динамики инфляции, конкурентности [4].

Как отмечает Тогузбаев Е.Е., что развитие рыночных отношений и ликвидация системы прямого административного управления транспортом воспринимаются многими как ликвидация системы государственного регулирования вообще. Предлагаемые меры государственного регулирования транспортной деятельности и не только, воспринимаются нередко как вмешательство в хозяйственную деятельность предприятий. При этом многие убеждены в том, что рынок "сам все расставит по своим местам". К сожалению, это не совсем так [4].

Опыт западных стран с развитой инфраструктурой транспорта и эффективной системы транспортных услуг показывает, что рыночные отношения в этой отрасли не исключают государственного участия, а наоборот предполагают, что государство должно контролировать и регулировать в целях защиты интересов потребителей. Кроме того, частному сектору не выгодно инвестировать в транспортные объекты из-за длительного срока окупаемости вложенного капитала, поэтому реализуемые проекты осуществляются на государственно-частной основе или с участием нескольких крупных акционеров.

Необходимость государственного регулирования транспортного рынка обуславливается особенностями работы транспортных услуг в интересах общества и ее безопасности. Это, во-первых связано с необходимостью обеспечения приемлемого тарифа

для граждан страны в целях не допущения социальной отвлеченности. Во-вторых, защиты экологии страны, так как транспорт, особенно автомобильный, является одним из основных загрязнителей окружающей среды. В-третьих, государственный контроль за эксплуатацией транспортных средств в интересах общественной безопасности, соблюдения правил перевозок и дорожных движений.

Государственное, регулирование рынка транспортных услуг также может быть необходимым для установления препятствий монопольной среды и содействию создания конкурентной обстановки среди операторов. Государственное регулирование значительно различаются в каждой стране зависимо от формы государственного строя, благосостояния народа, и специфики региона. Однако, общий метод регулирования рынка транспортных услуг в мире не отличаются друг от друга - лицензирование с определенными требованиями для безопасного обеспечения грузового и пассажирских перевозок.

Современному рынку городских пассажирских перевозок (ГПТ) присущее разнообразие форм обслуживания, выраженное в том, что в сфере транспортных услуг действуют предприятия муниципального и частного секторов, предлагающие услуги в соответствии с возрастающими потребностями пассажиров [2]. Однако, как отмечает Парахина В.Н., проводимые преобразования в деятельности ГПТ не сняли, а, скорее, углубили противоречия социально-экономического характера между частной и муниципальной формой производства транспортных услуг и индивидуально-общественной формой их использования. Такое положение характерно и для Кыргызстана, в связи с чем возрастают и усложняются проблемы регулирования деятельности ГПТ, что определяется такими факторами: как отсутствие внимание государства и неэффективные меры местной власти к проблемам ГПТ; отсутствие целостного координационного механизма управления, сочетающего элементы общего руководства системой и оперативного регулирования ГПТ; отсутствие необходимой мотивации исполнителей со стороны заказчика к качественному выполнению договорных обязательств; отсутствие финансирования эксплуатационной деятельности ГПТ из бюджетов местных и республиканских платежей и др. что государственное регулирование и финансовая поддержка работы ГПТ связано с основными тремя причинами: экономическое, в основном связанное с эффективностью его работы; политическими реалиями, включающий в себя интересы отдельных групп; и социальная роль Ш [6].

ИТ нуждается в дотации, поскольку по своей природе, оно является не рентабельным. Кроме того, некоторые линии ГПТ может оказаться совсем убыточным из-за низкого спроса населения. Это не может не заставить принимать решения перевозчиков закрыть линии в целях экономии средств. Вследствие закрытия убыточных линий, проблема своевременного и качественного удовлетворения спроса на перевозки может перерасти из чисто транспортной в социальную, особенно если, у многих граждан проживающем в том или ином районе отсутствуют личных транспортных средств [3]. Вторая причина это связано с тенденцией развития уровня автомобилизации населения в крупных городах мира, в том числе и в Бишкеке. С экономической точки зрения, это является положительным индикатором благосостояния населения. Но парадокс в том, что рост численности личных транспортных средств дает обратный результат, который опять же с точки зрения экономики является затратным как для государства, так и для населения. Последняя третья причина, это важное значение ГПТ в городском хозяйстве, выполняющий социальные функции государства и местного органа самоуправления.

Процесс автомобилизации принял, по существу глобальный характер. В связи с этим, транспортная политика стран Евро Союза (ЕС), США и других развитых стран направляется не на прямое ограничение этого процесса, а на его регулирование в целях снижения потерь от дорожно-транспортных происшествий (ДТП), недопущения необратимых экологических последствий автомобилизации и предотвращения коллапса в наиболее загруженных сегментах автодорожных сетей. Транспортная политика, проводимая в развитых странах, в частности в ЕС, реализуется в рамках концепции "устойчивый транспорт" [5]. Эта концепция предусматривает сбалансированное развитие различных видов транспорта, повышение роли ГПТ, введение ряда ограничений движения индивидуальных автомобилей в центральную часть в крупных городах. Например, платный проезд (charging zone) в центр города был введен в Лондоне, ограничено движение транспортных средств (грузовых, легковых юридических и физических лиц) на выделенных полосах автобусов, представлена новая система парковочной политики и т.д.

Учитывая вышеизложенное, основными задачи государственного регулирования в области городского транспорта должны быть следующее:

- совершенствование транспортной инфраструктуры и дорожной сети;
- модернизация и обновление парка транспортных средств общего пользования;
- внедрение новых технологий в процесс управления системы городского транспорта;
- повышение инвестиционной привлекательности па изыск транспортных услуг пассажирских перевозок;
- совершенствование нормативно-правовой и законодательной базы, регламентирующие основные направления деятельности транспортных предприятий пассажирских перевозок;

- совершенствование системы обеспечения информационной базы городского движения;
- совершенствование системы паркинга.

Без государственного регулирования хаотически развивающийся рынок транспортных услуг приведет в недалеком будущем к непоправимым последствиям [4]. Непрерывный приток транспортных средств и рост пользователей личных автомобилей приводят городские улицы (в наших случаях столицы Бишкек) в "заторы" которые способствуют сокращению средней скорости движения, создают неблагоприятные обстановки (загрязнение атмосферы, создание шума) и угрозу для пассажиров. При продолжении такой тенденции в будущем будет неэффективно заниматься деятельностью пассажирских перевозок, в какой бы форме она ни была. В связи с этим, мы считаем, что государственное регулирование в области дорожного движения и развитии городского транспорта является необходимым. При этом, следует учесть интересы города в целом, транспортных предприятий как муниципальных, так и частных и владельцев частных машин.

Государство может оказать содействие в развитии городского пассажирского транспорта посредством "регулятивного партнерства" с операторами общественного транспорта путем обеспечения поощрительных контрактов который будет стимулировать улучшению качества обслуживания населения.

В Кыргызской Республике была создана необычная система организации и регулирования услуг городского транспорта, согласно которой мелкие владельцы транспортных средств получили от муниципалитетов (по небольшой цене) краткосрочные лицензии на обслуживание определенных маршрутов [1]. Как правило, мелкие перевозчики создают мост между пассажирами и муниципальными перевозчиками, где их услуги невозможны из-за определенных преград. Однако, система не работает должным образом, когда идет смещение услуг основного транспортного предприятия и услуг мелких владельцев транспортных средств, поскольку она формирует конкуренцию на неравных условиях [1]. Во-первых, пассажирские тарифы для частных перевозчиков установлена сравнительно выше; во-вторых муниципальные перевозчики несут бремя льготного проезда и соблюдение графика.

Кроме того, многообразие форм собственности на различном юридическом статусе предприятий и организаций, занимающихся пассажирскими перевозками создают серьезные трудности для построения эффективной системы взаимоотношений между участниками рынка услуг ГПТ. Как правило, цель коммерческого сектора - извлечение максимальной прибыли, цель муниципалитета - удовлетворение потребностей населения в пассажирских перевозках. В этой ситуации, местные органы самоуправления должны стремиться найти баланс интересов пассажиров и перевозчиков всех форм собственности. Для этого необходимо отце работать нормативно-правовые базы ГПТ, регламентирующая организационно-экономические отношения.

Регулирование городского транспорта осуществляется местными органами, например местное самоуправление города Бишкек разрабатывает городскую транспортную политику в соответствии с законом КР. Необходимо определить критерии, основанные на современном подходе решения транспортных проблем в городе, к их числу относятся:

- разработать механизмов для институционального развития;
- инструменты для скоординированного развития работы частных и муниципальных операторов;
- воздействия регулирования городского транспорта на окружающую среду;
- четко определить распределения ассигнаций для муниципальных перевозчиков с возможностью для обновления списочный парк предприятий;
- рассмотреть план развития велосипедных дорожек .

Городской пассажирский транспорт столицы республики координируется Управлением городского транспорта при Мэрии г. Бишкек. (УГТ). УГТ, является муниципальным органом управления, входящим в структуру мэрии г. Бишкек. УГТ осуществляет единую политику и координацию деятельности транспортных перевозок населения г. Бишкек и транспортных предприятий г. Бишкек оказывающих услуги по перевозке пассажиров на общественном транспорте, принимает меры по дальнейшему развитию инфраструктуры транспортной деятельности в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

Постановлением Правительства КР от 16 августа 2008 года №465 государственные полномочия Министерства транспорта и коммуникации КР по лицензированию перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, контроль за соблюдением транспортного законодательства физическими и юридическими лицами, осуществляющими транспортную деятельность на территории города Бишкек было делегировано мэрии г. Бишкек.

Транспортная стратегия разрабатывается городской администрацией при активном участии Управления городского транспорта и муниципаль-

ных транспортных предприятий. Как правило, она разрабатывается на основании национальной транспортной политики в соответствии законодательствами республики в соответствующей области. Документ стратегии подлежит скрупулезному анализу и обсуждению с участием экспертов и консультантов. Очень важна, чтобы стратегия обеспечивала интересы пассажиров, но не стоит забывать и об интересах перевозчиков. Транспортная стратегия утверждается городским Кенешем и передается в Управление городского транспорта.

В настоящее время для обеспечения качественного развития ГПТ необходимо устранение правовых "пробелов" и противоречий, имеющихся в законодательстве; упорядочение системы финансирования льгот по оплате проезда на ГПТ; формирование единой системы управления ГПТ; установление законодательной базы, определяющий статус заказчика и перевозчика; определение единых норм и технических стандартов для всех форм собственности.

Литература:

1. Адигамова Ю.Н. Практика развития конкурентных отношений на отечественном рынке (на примере сферы транспортных услуг г. Бишкек). Проблемы рыночных отношений в Кыргызстане/Монографический сборник кафедры экономической теории КРСУ. Отв. ред. Кумскова Н.Х. - Бишкек, 2000, сс. 4-7
2. Парахина В.Н. Возможности, модели и перспективы развития системы городского пассажирского транспорта в России. Вестник СевКавГТУ. Серия "Экономика". №2 (10), 2003
3. Родионов А.Ю. Организация транспортного обслуживания городского населения. - М.: Фонд "Институт экономики города", 2001,- 112 с.
4. Тогузбаев Е.Е. Модернизация экономики транспорта. Монография / Е.Е. Тогузбаев. - Б.: Алтын Тамга, 2008. - 238с.
5. Banister D. Unsustainable Transport - City transport in the new century. Routledge - London & New York, 2005.
6. Goede E. & Nijkamp P. Travel Information on Public Transport: A comparative Analysis of Berlin and Amsterdam. Research Memorandum 2002-11. Vrije University, Amsterdam, 2002.

Рецензент: к.э.н., профессор Байжанова Г.К.