

**ТОШКЕНТ МОЛИЯ ИНСТИТУТИ ҲУЗУРИДАГИ
ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
DSc.27.06.2017.I.17.01 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ

КАЛОНОВ МУХИДДИН БАХРИТДИНОВИЧ

**АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИДА ХАРАЖАТЛАР
ҲИСОБИНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ**

08.00.08 – Бухгалтерия ҳисоби, иқтисодий таҳлил ва аудит

**ИҚТИСОДИЁТ ФАНЛАРИ БЎЙИЧА ФАЛСАФА ДОКТОРИ (PhD)
ДИССЕРТАЦИЯСИ АВТОРЕФЕРАТИ**

Тошкент – 2018 йил

**Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
диссертацияси автореферати мундарижаси**

**Оглавление автореферата диссертации
доктора философии (PhD) по экономическим наукам**

**Contents of Dissertation Abstract of the Doctor of (PhD) on
Economics Sciences**

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Калонов Мухиддин Бахритдинович Автомобиль транспорти корхоналарида харажатлар ҳисобини такомиллаштириш..... | 3 |
| Калонов Мухиддин Бахритдинович Совершенствование учёта затрат на автотранспортных предприятиях..... | 23 |
| Kalonov Muhiddin Bakhritdinovich Improving accounts in automobile transport enterprises..... | 41 |
| Эълон қилинган ишлар рўйхати Список опубликованных работ List of published works | 45 |

**ТОШКЕНТ МОЛИЯ ИНСТИТУТИ ҲУЗУРИДАГИ
ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
DSc.27.06.2017.1.17.01 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ

КАЛОНОВ МУХИДДИН БАХРИТДИНОВИЧ

**АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИДА ХАРАЖАТЛАР
ҲИСОБИНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ**

08.00.08 – Бухгалтерия ҳисоби, иқтисодий таҳлил ва аудит

**ИҚТИСОДИЁТ ФАНЛАРИ БЎЙИЧА ФАЛСАФА ДОКТОРИ (PhD)
ДИССЕРТАЦИЯСИ АВТОРЕФЕРАТИ**

Тошкент – 2018 йил

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида В2017.2.PhD/Iqt161 рақам билан рўйхатга олинган.

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси Тошкент давлат иқтисодиёт университетида бажарилган.

Диссертация автореферати икки тилда (ўзбек, рус) веб-саҳифанинг (www.tfi.uz) ҳамда «ZiyoNet» ахборот-таълим тармоғига (www.ziynet.uz) манзилларига жойлаштирилган.

| | |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Илмий маслаҳатчи: | Холбеков Расул Олимович иқтисод фанлари доктори, профессор |
| Расмий оппонентлар: | Каримов Ақром Аббосович иқтисод фанлари доктори, профессор Мамадияров Дилшод Уралович иқтисод фанлари номзоди, доцент |
| Етакчи ташкилот: | Ўзбекистон Республикаси Давлат Солиқ Қўмитаси Солиқ Академияси |

Диссертация ҳимояси Тошкент молия институти ҳузуридаги DSc.27.06.2017.I.17.01 рақамли Илмий кенгашнинг 2018 йил «__» _____ соат __ даги мажлисида бўлиб ўтади. Манзил: 100000, Тошкент шаҳри, Амир Темур шоҳ кўчаси, 60А-уй. Тел.: (99871) 234-53-34, факс: (99871) 234-11-48, e-mail: tmi@tmi.uz.

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси билан Тошкент молия институти ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (____ рақами билан рўйхатга олинган). Манзил: 100000, Тошкент шаҳри, Амир Темур шоҳ кўчаси, 60А-уй. Тел.: (99871) 234-53-34, факс: (99871) 234-11-48, e-mail: tmi@tmi.uz

Диссертация автореферати 2018 йил «__» _____ да тарқатилди.
(2018 йил «__» _____ даги № _____ рақамли реестр баённомаси).

Н.Х.Хайдаров

Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш раиси, и.ф.д., профессор

С.У.Меҳмонов

Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш котиби, и.ф.н., профессор

А.Ж.Тўйчиев

Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш қошидаги илмий семинар раиси, и.ф.д., доцент

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Жаҳон мамлакатлари ўртасида халқаро иқтисодий муносабатларнинг ривожланиши, давлатлар ўртасида инсонпарварлик ёрдамларининг кенгайиши, шаҳарлар кўпайиши, моддий ресурсларни ишлаб чиқариш ҳамда истеъмолнинг ўсиши, ўзаро муносабатларда ташиш харажатларини пасайтириш масалалари транспорт харажатлари ҳисобини юритиш заруриятини келтириб чиқармоқда. Европа автомобиль транспорти корхоналари ишлаб чиқариш (хизмат кўрсатиш) харажатларини асосан, уч гуруҳга: доимий, вақтинчалик ва билвосита харажатларга бўлиб ҳисобга оладилар. АҚШда эса, транспорт харажатлари 8 гуруҳга бўлиб ҳисобга олинади. Шу нуқтаи назардан, ташиш хизматларининг ривожланиши, халқаро глобаллашув шароитида автомобиль транспорти харажатларини бошқариш ва унинг ҳисобини такомиллаштириш долзарб масалалардан ҳисобланади.

Мустақиллик йилларида аҳолининг турмуш фаровонлигини яхшилаш, аҳоли ҳамда юкларни ташиш тизимининг такомиллашуви, халқаро ташишларни йўлга қўйилиши, юк ташиш хавфсизлиги ва сифатининг таъминланиши жаҳон талабига мос келадиган автомобиль транспорти корхоналарини ташкил этилишига олиб келди. Бугунги кунда автомобиль транспорти тизимидаги корхоналар томонидан аҳоли ва юридик шахсларга сифатли ташиш хизматларининг тақдим этилишида босқичма-босқич қатор ишлар амалга оширилмоқда. Шунингдек, Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегиясида «...ишлаб чиқаришни модернизация қилиш, техник ва технологик жиҳатдан янгилаш, ишлаб чиқариш, транспорт-коммуникация ва ижтимоий инфратузилма лойиҳаларини амалга оширишга қаратилган фаол инвестиция сиёсатини олиб бориш» каби вазифалар белгилаб берилган.¹ Мазкур вазифалар автомобиль транспорти корхоналарида харажатларини бошқариш ва ҳисобини такомиллаштириш зарурлигини кўрсатиб беради.

Жаҳон амалиётида автотранспорт тизимида моддий харажатларнинг таркибий таҳлили, бошқарув ҳисобини ташкил этиш, харажатларни бошланғич ҳисоб ҳужжатлари маълумотларини умумлаштириш, харажатларни бошқариш ва ҳисобга олишда ахборот-таҳлил маълумотлар базасини ўрганиш, кам харажатли юқори самарадор лойиҳаларни ишлаб чиқишнинг назарий ва амалий асосларини такомиллаштириш борасида тадқиқотлар олиб борилмоқда. Ушбу ҳолат танланган тадқиқот мавзуси доирасида мақсадли йўналишларни белгилаш учун асос бўлади.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сонли «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги ҳамда 2017 йил 10 январдаги «Аҳолига

¹ Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги 4947-сонли Фармони «2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналишлари бўйича Ҳаракатлар стратегияси» Lex.uz

транспорт хизмати кўрсатиш ҳамда шаҳарлар ва қишлоқларда автобусларда йўловчилар ташиш тизимини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги ПҚ-2724-сонли Қарори ва бошқа меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифалар ижросини амалга оширишда мазкур диссертация тадқиқоти муайян даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига боғлиқлиги. Мазкур диссертация тадқиқоти республика фан ва технология ривожланишининг I. «Демократик ва ҳуқуқий жамиятни маънавий-ахлоқий ва маданий ривожлантириш, инновацион иқтисодий шакллантириш» устувор йўналиши доирасида бажарилган.

Муаммонинг ўрганганлик даражаси. Автомобиль транспорти корхоналарида харажатларни бошқариш ва бухгалтерия ҳисобини такомиллаштириш борасида кўплаб хорижлик олимлар, жумладан, Е.А.Балас, Д.Ч.Гаррисон, Ж.Клук, Г.Сиебен Т.Шилдбах, Б.Эллиот ва бошқалар томонидан тадқиқ қилинган. Шунингдек, МДХ мамлакатларининг иқтисодчи-олимлари: О.С.Булко, О.Г.Томаревская, Н.В.Симкова, А.В.Малева, Ю.М.Неруш, А.Кудельская, Н.Белозерцева, Т.Б.Калинина, А.Г.Ефименко, В.Е.Лихачева, А.А.Пивоварчик, В.Е.Ластовецкий, Е.А.Мизиковский, ҳамда республикамиз олимлари: Р.Д.Дўсмуратов, А.А.Каримов, А.К.Ибрагимов, Ф.Р.Исломов, А.З.Авлоқулов, М.Қ.Пардаев, М.М.Тўлахўжаева, Б.А.Хасанов, К.Б.Ўразов, Р.О.Холбеков, С.Қодирхонов, У.Т.Файзиева каби олимларнинг илмий асарларида ҳам харажатлар ҳисобини такомиллаштириш масалаларининг услубий ва амалий жиҳатлари ўз аксини топган.²

Юқоридаги олимларнинг асарларида автомобиль транспорти фаолиятини назарий ва амалий ўрганиш жараёнида корхоналарининг ишлаб

² Е.А. Balas Oper. Res., 16, N2, 1968 y; G.Ch.Harrison The system of standard cost accounting / 1933y; Klock J., Sieben G., Schildbach T. Kosten und Leistungsrechnung. 8. Auflage. – Duesseldorf, 1999 y; Barry Elliot, Jamie Elliot. Financial accounting and reporting. 17 th Edition. – London, 2015 y; Булко О.С. и др. Сектор услуг Белоруси: Проблемы и перспективы развития. Минск. 2016 г. 271 с (13-с); Томаревская О.Г., Симкова Н.В., Малева А.В. Анализ производственно-финансовой деятельности автотранспортных предприятий. – М.: Транспорт, 1990 г.; Неруш Ю.М. Грузовые перевозки и тарифы. – М.: Транспорт, 1989 г.; Кудельская А, Белозерцева Н. XII Международная студенческая научно-практическая конференция. 2017 г. 274-278 с; Калинина Т.Б. Учет затрат и калькулирование себестоимости на автотранспортных предприятиях. // Бухгалтерский учет и статистика. 4(101). 142 с. 2013 г.; Ефименко А.Г, Ефименко В.П. «Управления затратами автотранспортных предприятие». Совершенствование управление. 29 с (29-33). 2003 г.; Лихачева В.Е. Пути снижения затрат автотранспортного предприятия XLVI Студенческая международная заочная научно-практическая конференция «Молодежный научный форум: общественные и экономические науки». — М.: «МЦНО». 2017 г. № 6(46); Пивоварчик А.А. Исследование проблем. Снижения затрат автотранспортных предприятий; Ластовецкий В.Е. Учет затрат по факторам производства и центрам ответственности. – М.: Финансы и статистика, 1998 г. – С.165; Мизиковский Е.А. Нормативная база в управленческом учете // Бухгалтерский учет. – М., 1996 г. №5. – С.61 – 63; Дўсмуратов Р.Д. Бухгалтерия ҳисоби назарияси // Т.:»Yangiyul polygraph service». 2007 й.- 352 б; Каримов А., Исломов Ф.Р., Авлоқулов А. З. Бухгалтерия ҳисоби / Дарлик. –Т.: «Шарк», 2004 й. - 592 б; Пардаев М.Қ. «Иқтисодий таҳлил назарияси» Самарқанд. 2001 й; Тулахўжаева М.М. «Аудит» / Т.: «DeHaus Print», 2011 й.– 584 б; Иброхимов А.К., Хасанов Б.А., Ризаев Н.К. Амалий бошқарув ҳисоби. Т.:»Молия» 2014 й. - 404 б; Ўразов К.Б. Бошқа тармоқларда бухгалтерия ҳисобининг хусусиятлари. Дарлик-Т.:»Адиб нашриёти» 2011 й. – 488 б; Холбеков Р.О. Ишлаб чиқариш ҳисобини ташкил қилиш тамойиллари ва услубиёти.-Т.:»ФАН»,2005 й.- 198 б; Қодирхонов С. Бухгалтерия ҳисоби. Дарлик- Т.: Мехнат, 2000 й. Файзиева У.Т. Юк ташувчи автотранспорт корхоналарида молиявий натижаларининг ҳисоби ва аудиторлик текширувини такомиллаштириш. — Т.: Ўз.Р. БМА, фан.монография., 2002 й.

чиқариш харажатларини ҳисобга олишнинг кўплаб масалаларига алоҳида эътибор берилган лекин, илмий ва амалий тадқиқотлар натижасида ҳали тармоқда харажатлар ҳисобини миллий ва халқаро стандартлар асосида такомиллаштириш ҳамда кўрсатилган хизматлар таннархини пасайтириш имкониятлари мавжудлиги аниқланди. Мазкур ҳолат эса ҳозирги миллий иқтисодиётнинг етакчи тармоқларини модернизация ва диверсификация қилиш шароитида автомобиль транспорти корхоналарида бухгалтерия ҳисобини такомиллаштириш борасида илмий тадқиқот ишларини олиб бориш заруратини белгилаб берди.

Диссертация мавзусининг диссертация бажарилаётган олий таълим ва илмий-тадқиқот муассасаси илмий-тадқиқот ишлари билан боғлиқлиги. Мазкур тадқиқот мавзуси Тошкент давлат иқтисодиёт университетининг 2016-2020 йилларга мўлжалланган илмий-тадқиқот ишларини амалга ошириш концепциясининг асосий йўналишларида белгиланган ФМ-6 «Ўзбекистон иқтисодиётини модернизациялаш шароитида бухгалтерия ҳисоби, иқтисодий таҳлил, аудит ва статистика соҳалари тараққиётининг концептуал йўналиши»га шунингдек мамлакатни истиқболли иқтисодий ва ижтимоий ривожлантириш стратегиясидан келиб чиққан иқтисодий дастурларнинг энг муҳим устувор вазифаларига мос тушади.

Тадқиқотнинг мақсади автомобиль транспорти хизматини кўрсатувчи корхоналарнинг ўзига хос технологик хусусиятларидан келиб чиққан ҳолда, харажатлар ҳисобини такомиллаштириш юзасидан таклиф ва тавсияларни ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари:

кўрсатилаётган хизматларнинг таннархини пасайтириш мақсадида, автомобиль транспорт корхоналарининг ўзига хос жиҳатларини акс эттирувчи харажатларини калькуляция моддалари бўйича гуруҳлашни ўрганиш асосида тавсиялар ишлаб чиқиш;

автомобиль транспорти корхоналарида ёқилғидан самарали фойдаланиш, сақланаётган ва ишлаб чиқаришга берилган ёқилғи назорати ҳамда ҳисобини такомиллаштириш бўйича тавсиялар ишлаб чиқиш;

автомобиль транспорти корхоналарида эҳтиёт қисмлар ва уларнинг ҳисобини юритиш бўйича ўрганишлар ўтказиш ҳамда хулосалар шакллантириш;

омбордаги, ҳайдовчилар жавобгарлигидаги ёқилғи сарфи бўйича камомадларни тўғри аниқлаш ва ҳисобга олиш усуллари, автомобиль транспорти корхоналарида сақланаётган ёқилғи бўйича ҳисоб юритишдаги муаммоларни аниқлаш ва унинг ечимига оид таклифлар ишлаб чиқиш;

хизматлар таннархини пасайтириш ва ҳисобини тўғри ташкил этиш мақсадида автомобиль шиналари ва аккумуляторларни ҳисобдан чиқариш тартибини ишлаб чиқиш;

автомобиль транспорти корхоналарида асосий воситаларни гуруҳлаш ва уларга эскириш ҳисоблаш усуллари бўйича тавсиялар ишлаб чиқиш;

ташиш хизмати таннархига таъсир этувчи бошқа омилларни аниқлаш ва

уларнинг ҳисобини такомиллаштириш юзасидан таклифлар бериш.

Тадқиқотнинг объекти сифатида Ўзбекистон автомобиль ва дарё транспорти агентлиги соҳасидаги корхоналарда ташкил этилган бухгалтерия ҳисоби ва ҳисоботи, харажатлар ҳисоби ва кўрсатилган транспорт хизмати таннархини аниқлашга доир маълумотлардан фойдаланилган.

Тадқиқотнинг предмети автомобиль транспорти хизматини кўрсатувчи корхоналарда харажатлар ҳисобини юритиш, хизматлар таннархини пасайтириш усулларини ўрганишдан иборат.

Тадқиқотнинг усуллари тадқиқот ишида гуруҳлаш, таққослаш, индукция, дедукция, кузатув, назарий ва амалий ўрганиш, статистик таҳлил, монографик кузатиш, интервью, сўровнома ўтказиш каби усуллардан кенг фойдаланилди.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

автомобиль транспорти корхоналарида кўрсатилган хизматлар таннархини аниқлашдаги калькуляция моддаларига «қайтарилган чиқиндилар» моддасини киритиш ва унинг қийматини ишлаб чиқариш харажатларидан чегириш асосида кўрсатилган хизматлар таннархини пасайтириш усули бўйича таклифлар ишлаб чиқилган;

автомобиль транспорти корхоналарида ёқилғидан самарали фойдаланиш, сақланаётган ва ишлаб чиқаришга берилган ёқилғи назорати жумладан, омбордаги, ҳайдовчилар жавобгарлигидаги ёқилғи сарфи бўйича камомадларни тўғри аниқлаш ва ҳисобга олиш усуллари ҳамда ҳисобини такомиллаштириш бўйича тавсиялар ишлаб чиқилган;

хизматлар таннархини пасайтириш ва ҳисобни тўғри ташкил этиш мақсадида, автомобиль шиналари ва аккумуляторларини ҳисобдан чиқариш тартиби ишлаб чиқилган ва амалиётга фойдаланиш учун тавсия этилган;

автомобиль транспорти корхоналарида асосий воситаларни гуруҳлаш ва уларга эскириш ҳисоблаш усуллари бўйича тавсия ишлаб чиқилган жумладан, йўловчи ва юк ташишга мўлжалланган автомобиллар учун ишлаб чиқариш усулида амортизация ҳисоблаш тартиби ишлаб чиқилган;

автомобиль транспорти корхоналарида ҳаракатдаги таркибнинг амортизация нормаси амалиёт билан тўғри келмаслиги, автомобилларнинг айримларига Солиқ кодексининг 144-моддасида амортизация нормаси белгиланмаганлиги сабабли муаммо чиқаётганлигига асосланиб, солиқ кодексига амортизация нормалари бўйича таклифлар берилган;

автомобиль транспорти соҳаси хизматлари бўйича хизмат кўрсатиш харажатларини калькуляция моддалари бўйича гуруҳлаш асосида таннархини аниқлаш тартиби тавсия этилган.

Тадқиқотнинг амалий натижаси. Тадқиқот яқунлари бўйича ишлаб чиқилган илмий янгиликлар асосида эришилган амалий натижалар қуйидагилардан иборат:

автотранспорт корхоналарида кўрсатилган хизматларнинг ишлаб чиқариш таннархини аниқлаш учун ишлаб чиқариш харажатларни калькуляция моддалари бўйича гуруҳлашда «қайтарилган чиқиндилар

(чегириб қолинади)» моддасини киритиш билан кўрсатилган хизматлар таннархини пасайтиришга эришилади;

юк ва йўловчи ташиш бўйича хизмат кўрсатувчи автотранспорт корхоналарида сақланаётган ёқилғини ҳисобга олувчи ишчи счётлар режасидаги «Ёқилғи» счёти бўйича қўшимча счётларидан фойдаланиш тавсия этилди ҳамда амалиётга жорий қилиниб, юқори самарадорликка эришилди. Шунингдек, ҳайдовчилар жавобгарлигида бўлган ёқилғи сарфидан келиб чиқадиган камомадларнинг бир қисмини табиий йўқотиш деб тан олиши билан ёқилғи харажатларини тўғри ҳисобга олиш ва кўрсатилган хизматлар таннархини тўғри аниқлашга имкон бўлади;

автомобиль турлари бўйича шиналарининг босиб ўтган йўли миқдори бўйича тўғри келадиган эскириш қийматини аниқлаш ва ҳисобга олиш услубини такомиллаштирилиши, харажатларнинг пайдо бўлиш жойлари бўйича тўғри ҳисобга олиш ва автомобиль турлари бўйича кўрсатилган хизматлар таннархини тўғри ҳисобга олиш имкониятини беради;

автотранспорт корхоналарида бажарилган хизматлар таннархининг асосий қисмини асосий воситаларнинг эскирган қиймати ташкил этади. Шунга кўра, асосий воситаларнинг эскирган қисмини тўғри ҳисобга олиш, кўрсатилган хизматлар таннархини тўғри ташкил этиш бўйича амалий тавсиялар берилди. Яъни, йўналишдаги транспорт воситалар «Фаол асосий воситалар» ва бошқа фаолиятдаги асосий воситалар «Нофаол асосий воситалар» деб гуруҳланди. «Фаол асосий воситалар»га эскириш ҳисоблашда «Бажарилган ишлар хажмига мутаносиб равишда эскиришни ҳисоблаш» усулидан, «Нофаол асосий воситалар»га эскириш ҳисоблашда эса «Тенг маромли (тўғри чизикли) ҳисоблаш» усулидан ҳамда айрим ҳолларда оғир табиий шароитда ва узлуксиз оғир юк ташиш бўйича хизмат кўрсатувчи транспорт воситалари учун «Жадаллаштирилган» усулидан фойдаланиш мақсадга мувофиқ деб топилди.

Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги. Тадқиқотнинг илмий натижаларининг ишончлилиги, тармоқнинг аниқ маълумот ва ҳисоботларига, тармоқнинг ўзига хос хусусиятларини акс эттирувчи йўриқномаларига асосланганлиги ҳамда бухгалтерия ҳисоби миллий стандартларига, тармоқнинг ҳисоб сиёсати ва бошқа ишончли манбаларига асосланганлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг аҳамияти шундан иборатки, ишлаб чиқилган таклиф ва тавсияларнинг амалиётга татбиқ қилиниши автотранспорт хизматларини кўрсатувчи хўжалик юритувчи субъектларда ташкил этилган харажатлар ҳисоби усуллари, транспорт хизмат кўрсатиш тизими самарадорлиги ва бошқаруви борасидаги қарорларнинг илмий асосланганлик даражасини оширади.

Ишлаб чиқилган таклифларнинг жорий этилиши, тармоқда бухгалтерия ҳисобининг тўғри йўлга қўйилишига ёрдам беради, ҳисоб юритишнинг тезкорлигини ошириш, ишлаб чиқариш харажатларини бошқаришнинг

ахборот билан таъминланишини ва иқтисодий жиҳатдан асосланишини яхшилаш имконини яратади. Бу эса натижада автомобиль транспорти хизмати таннархининг оптималлашишини ва корхоналарнинг зарар кўрмай ишлашини таъминлайди.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. «Автомобиль транспорти корхоналарида харажатлар ҳисобини такомиллаштириш» мавзусидаги диссертация натижалари бўйича тақдим этилган илмий таклиф ва амалий тавсиялар асосида:

автомобиль транспорти корхоналарида ёқилғидан самарали фойдаланиш, сақланаётган ва ишлаб чиқаришга берилган ёқилғи назорати ҳамда ҳисобини такомиллаштириш, автомобиль транспорти корхоналарида сақланаётган ҳамда ҳайдовчилар жавобгарлигидаги ёқилғи сарфи бўйича камомадларни тўғри аниқлаш ва ҳисобга олиш усуллари таклифи амалиётда қўлланилган ва тармоқ корхоналарида ҳисоб ишларида чалкашликлар бартараф этилиб, 5,3 фоиз иқтисодий самарадорликка эришилди.

тармоқда автошиналаридан фойдаланишни такомиллаштириш, аккумуляторни ҳисобдан чиқариш ва таннархдан чегириш тартиби тавсия этилган. Мазкур таклифнинг амалиётда қўлланилиши натижасида, хизматлар таннархи пасайтирилиши 2,6 фоизни ташкил этган.

автомобиль транспорти корхоналарида қайтарилган чиқиндилар ҳисобини юритиш таклифи берилган. Бунинг натижасида хизматлар таннархи пасайиши ва корхона даромади ошиши ҳисобига мотор мойига кетадиган харажатларни 4,2 фоизга тежаб қолинган.

автомобиль транспорти корхоналарида асосий воситаларга амортизация ҳисоблаш тартиби, амортизация нормаси таклиф этилган. Ушбу таклиф меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларни такомиллаштириш мақсадида қабул қилинган. (Ўзбекистон автомобиль ва дарё транспорти агентлиги томонидан 2017 йил 12 июлдаги 24-сонли баённомаси ҳамда 2017 йил 13 июлдаги 3/2594-сонли далолатномаси асосида).

автотранспорт хизматлари бўйича ишлаб чиқариш харажатларини калькуляция моддалари бўйича гуруҳлаш ва таннархини аниқлашга доир тавсиялар;

юк ва йўловчи ташиш бўйича хизмат кўрсатувчи автотранспорт корхоналарида ёқилғи ҳисобини такомиллаштиришга оид тавсиялар амалиётда фойдаланиш учун қабул қилинган. (Ўзбекистон Республикаси Молия вазирлиги томонидан 2017 йил 11 сентябрдаги 38-сонли мажлис баёни ҳамда 12 сентябрдаги № ЁТ 17-02-35/493 - сонли маълумотномаси асосида).

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Диссертациянинг асосий илмий ва амалий натижалари Theoretical & Applied Science (Америка Қўшма Штатлари, 2016), «Мустақиллик йилларида Ўзбекистон молия-банк тизимининг ривожланиши» мавзусидаги Республика илмий-амалий конференция (Тошкент, 2016), International Scientific and Practical Conference «World Science» (Бирлашган Араб Амирликлари, 2016), «Теория и практика

актуальных исследований» XIV международной научно-практической конференции (Краснодар, 2016), «Проблемы современной экономики» XXXVIII международной научно-практической конференции (Новосибирск, 2017), «Хизмат кўрсатиш соҳаси: ривожланиш тенденцияси ва истиқболлари» мавзусидаги Республика илмий-амалий конференция (Самарқанд, 2016) каби хорижий ва республика илмий-амалий конференцияларда илмий маърузалар сифатида баён этилган ва маъқулланган.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилиниши. Тадқиқот мавзуси бўйича илмий ишлар жами 23 та, жумладан, республикаимиз журналларида 19 та, нуфузли хорижий журналда 4 та илмий мақола, шунингдек, илмий-амалий конференцияларда 4 та маъруза тезислари чоп этилган.

Диссертациянинг ҳажми ва тузилиши. Диссертация таркиби кириш, 3 та боб, хулоса, адабиётлар рўйхати ва иловалардан иборат. Диссертация ҳажми 143 бетни ташкил қилади.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Кириш қисмида тадқиқотнинг долзарблиги ва зарурияти асосланган, унинг мақсади ва асосий вазифалари, объекти ва предмети тавсифланган, республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги кўрсатилган, илмий янгилиги ва амалий натижалари баён қилиниб, олинган натижаларнинг илмий ва амалий аҳамияти очиқ берилган, тадқиқот натижаларининг синовдан ўтганлиги, нашр этилган ишлар ва диссертация тузилиши бўйича маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг биринчи боби «**Ўзбекистон Республикасида транспорт хизматларини ривожланиш истиқболлари ва харажатлар ҳисобининг назарий асослари**» деб номланиб, Ўзбекистон Республикаси автомобиль транспорти хизматларининг ривожланиш истиқболлари, автомобиль транспорти корхоналарида харажатларнинг гуруҳланиши, хизматлар таннархини шакллантириш ва харажатлар ҳисобининг назарий асослари ўз аксини топган.

Республикаимизда транспорт хизмати кўрсатиш соҳаси барча ишлаб чиқариш ва хизматлар соҳасини бир-бирини боғлайдиган соҳа эканлиги таъкидланган. Транспорт соҳаси ривожланишининг ортда қолиши, ушбу соҳада хизматлар таннархининг юқори бўлиши бошқа ҳар қандай фаолиятга ҳам ўз таъсирини кўрсатиши аниқланган. Ер юзида аҳоли сонининг ўсиши, демографик портлашнинг содир бўлиши, фан ва техника ривожланишининг янги босқичлари, энергия ресурслари, хомашё ва материалларнинг, машина ва транспортларнинг янги турлари пайдо бўлиши, янги технологик жараёнларнинг мислсиз даражада ўсиши, моддий ресурсларнинг ишлаб чиқарилиши ва истеъмолчи даражасининг ўсиши, шаҳарларнинг мисли кўрилмаган даражада кўпайиши ва кенгайиши, давлатлараро иқтисодий муносабатларнинг ривожланиши, ночор давлатларга ривожланган давлатларнинг инсонпарварлик ёрдами кенгайиши ва бошқа шу кабилар жаҳон

транспортининг ривожланиш йўллари белгилаб берган асосий омилар каторида кўрсатилган.

XIX асрда транспорт хизматидан фойдаланишда темир йўл транспорти асосий етакчилик қилган бўлса, XX асрда етакчиликни автомобиль транспорти эгаллаган. Бугунги кунда автомобиль транспорти дунёда йўловчи ташишнинг 80 фоизини эгаллаб етакчилик қилиб келмоқда. Юк ташиш масаласида эса, дунё ҳамжамиятида асосий ўринни дарё транспорти эгаллайди. Олиб борилган тадқиқотларга кўра, юк ташишнинг 62 % атрофида бўлган қисми айнан ушбу тур транспортига тўғри келади. Лекин ҳамма давлатларда ҳам мазкур транспорт туридан фойдаланиш имконияти мавжуд эмас. Дарё транспорти кичик-кичик ва бир ерда жамланган юкларни катта ҳажмда ташиш имкониятига эга бўлганлиги боис, арзон ҳамда бир вақтнинг ўзида бир нечта автомобиллар томонидан ташилиши мумкин бўлган жуда катта миқдордаги юкни ташиш имконияти мавжуд.

Умуман олганда, республикамизда, транспорт фаолияти, юк ва йўловчи ташиш ҳажми йиллар давомида ўсиб бормоқда (1-жадвал).

1-жадвал

Ўзбекистон Республикаси транспорт фаолиятининг асосий кўрсаткичлари³

| Кўрсаткичлар | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2012 йилга нисбатан 2016 йилда, % |
|-----------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------------------------|
| 1. Юк ташиш, млн тонна | 1329,3 | 1285,1 | 1334,7 | 1525,7 | 1604,1 | 120,7 |
| <i>шу жумладан:</i> | | | | | | |
| темир йўллар | 61,5 | 63,7 | 65,7 | 67,2 | 68,0 | 110,5 |
| ҳаво йўллари | 0,02 | 0,022 | 0,023 | 0,0246 | 0,0267 | 133,5 |
| газ қувурлари | 64,5 | 65,0 | 65,8 | 60,0 | 62,7 | 97,2 |
| автомобиль | 1203,3 | 1156,4 | 1203,2 | 1398,5 | 1473,4 | 122,4 |
| 2. Ташилган йўловчилар, жами, млн киши | 6705,1 | 6989,2 | 7335,3 | 7598,2 | 7875,0 | 117,4 |
| <i>шу жумладан:</i> | | | | | | |
| темир йўллар | 15,9 | 17,4 | 19,1 | 20,1 | 20,6 | 129,5 |
| ҳаво йўллари | 2,5 | 2,4 | 2,3 | 2,2 | 2,1 | 84 |
| автомобиль | 6606,0 | 6895,1 | 7244,4 | 7511,4 | 7795,2 | 118,0 |
| электротранспорт | 80,7 | 74,3 | 69,5 | 64,5 | 57,0 | 70,6 |

Жадвал маълумотларидан кўриш мумкинки, транспортда юк ташиш 2016 йилда 2012 йилга нисбатан, 20,7 фоизга ўсган бўлиб, юк ташишда энг катта ўсиш автомобиль ва ҳаво йўлларига тўғри келган. Ҳаво йўллари орқали юк ташиш энг катта фоиз яъни, 33,5 фоизга ортган бўлсада, ташиш ҳажми жиҳатидан жудаям кам миқдорни ташкил этади.

³Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитаси расмий маълумотлари.

Тадқиқотчининг хулосасига кўра, ҳар бир давлатнинг ўз ички имкониятлари ҳамда транспорт хизмати кўрсатишнинг хусусиятларидан келиб чиққан ҳолда, хизмат турининг афзаллигига ҳамда унинг ўрнига баҳо бериш мақсадга мувофиқ. Республикамиздан оқиб ўтадиган катта дарёлар мавжуд эмаслиги, ички худудий темир йўл линияларининг етарли эмаслиги, ҳаво транспортидан фойдаланиш қимматлиги, автомобиль транспортининг қайсидир маънода юк ташишда етакчилик қилишига замин яратган.

Автомобиль транспорти корхоналарида харажатлар ҳисобини гуруҳларга ажратган ҳолда юритиш, хизматлар сифатини ошириш билан бирга, хизматлар таннархини пасайтиришга ҳам хизмат қилади. Муаллиф томонидан автомобиль транспорти корхоналарида харажатларни доимий ва ўзгарувчан харажатларга бўлиш мақсадга мувофиқлиги асосланган. Доимий харажатларга бевосита хизмат кўрсатиш ҳаракатидаги таркибнинг юрган масофасига ёки бажарган ишига боғлиқ бўлмаган харажатлар ўзгарувчан харажатларга, автомобиль транспортининг юрган масофасига ёки бажарган ишига қараб ўзгариб турадиган харажатларга кириши келтирилган.

Диссертациянинг «**Автомобиль транспорти корхоналарида харажатлар ҳисобини юритишнинг амалдаги ҳолати**» деб номланган иккинчи боби, автомобиль транспорти корхоналарида харажатлар таркиби бўйича ҳисоб юритиш масалалари, автомобиль транспорти корхоналарида товар-моддий захиралар билан боғлиқ харажатлар ҳисобини юритишнинг амалдаги ҳолати, асосий воситаларга оид харажатлар ҳисобини юритиш муаммоларига бағишланган.

Бевосита хизмат кўрсатиш жараёнида содир бўлмасдан, балки хизмат кўрсатиш жараёнини ташкил этиш билан суғурта қилиш, тиббий кўриқдан ўтказиш, автомобиль транспортини йўналишга қўйиш, лицензия олиш харажатларини хизматлар таннархига киритиладиган ташкилий харажатларга киритиш лозим.

Лицензия олиш харажатлари, автомобиль транспорти корхоналарида қайси харажатларга киритилиши ҳақида қарашлар мавжуд эмас. Умумий тартибда лицензия олиш харажатларини хизмат кўрсатиш харажатлари таннархига киритиш мақсадга мувофиқдир.

Ҳозирги вақтда автомобиль шиналарининг эскириш меъёри услубий жиҳатдан мавжуд, лекин тўлиқ қийматини хизматлар таннархидан ҳисобдан чиқариш меъёри йўқлиги, автошиналарнинг қолдиқ қийматини аниқлаш ва назорат қилиш, ҳаракатдаги автомобиль транспортларида мавсумий шиналардан фойдаланиш ҳисоби, автошиналарнинг эскирган қийматини кўрсатилган хизматлар таннархига тўғри қўшишда бир қатор муаммоларни келтириб чиқараётганлиги ўрганилган.

Бугунги кунда автомобиль транспорти корхоналарида ҳаракатланувчан таркибга кирувчи енгил автомобилларга 20 фоиз, юк автомобиллари ва автобусларга 15 фоиз амортизация нормаси қўлланилмоқда. Бир вақтнинг ўзида автомобиль транспорти корхоналаридаги юк автомобиллари 10-12 йил, автобуслар 8-12 йил, енгил автомобиллар 6-8 йил давомида нормал ҳолатда хизмат қилаётганлиги ўрганилган.

Муаллиф томонидан Ўзбекистон Республикаси Солиқ кодексининг 144-моддасидаги асосий воситаларга амортизация ҳисоблаш нормалари, талаблари белгиланиши мунозарали ўрганилган ҳамда аниқ таклифлар шакллантирилган.

Автомобиль транспортлари жумладан, автобуслар, юк автомобилларига амортизация ҳисоблаш нормаси бўйича таклифлар ишлаб чиқилган ҳамда шу асосида Солиқ кодексига қўшимчалар киритиш, амортизация ҳисоблашнинг меъёрий-ҳуқуқий базасини мустаҳкамлаши асосланган (2-жадвал).

2-жадвал

Асосий воситаларнинг турлари бўйича эскириш меъёрлари⁴

| Амалдаги тахрир | | Таклиф этилаётган тахрир | |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Асосий воситаларнинг номи | Эскиришнинг йиллик энг юқори меъёри, фоизларда | Асосий воситаларнинг номи | Эскиришнинг йиллик энг юқори меъёри, фоизларда |
| Ҳаракатланувчан транспорт | | Ҳаракатланувчан транспорт | |
| Темир йўлнинг ҳаракатдаги таркиби | 8 | Темир йўлнинг ҳаракатдаги таркиби | 8 |
| Денгиз, дарё кемалари, балиқчилик саноати кемалари | | Денгиз, дарё кемалари, балиқчилик саноати кемалари | |
| Ҳаво транспорти | | Ҳаво транспорти | |
| Автомобиль транспортининг ҳаракатдаги таркиби, ишлаб чиқариш транспорти | 20 | Автомобиль транспортининг ҳаракатдаги таркиби (юк автомобили ва автобусдан ташқари), ишлаб чиқариш транспорти | 20 |
| Енгил автомобиллар | | Енгил автомобиллар, микро ва енгил автомобиль типидagi юк ташувчи автомобиль транспортлари | |
| Саноат тракторлари | | Саноат тракторлари | |
| Коммунал транспорт | 10 | Коммунал транспорт | 10 |
| Махсус вахта вагонлари | | Махсус вахта вагонлари | |
| Махсус вахта вагонлари | | Юк автомобиллари | 15 |
| | | Автобуслар (микро автобуслар) | |
| Бошқа транспорт воситалари | 20 | Бошқа транспорт воситалари | 20 |

Жадвал маълумотларидан кўриш мумкинки, ҳаракатланувчан транспорт гуруҳига 8 номдаги асосий воситалар киритилган. Эътибор қаратадиган бўлсак, бирор бандда на автобус ва на юк автомобиллари мавжуд. Уларга, автомобиль транспортининг ҳаракатдаги таркиби, енгил автомобиллар, бошқа асосий воситаларга биз томонимиздан ўрганилаётган автомобиль транспорти корхоналаридаги асосий воситаларни киритишимиз мумкин.

⁴ Муаллиф таклифлари асосида шакллантирилган.

Ушбу 3 турга кирувчи автомобиль транспортларига ҳам 20 фоизли амортизация нормаси қўлланилиши белгиланган.

Диссертациянинг учинчи боби «**Автомобиль транспорти корхоналарида харажатлар ҳисобини такомиллаштириш йўналишлари**» деб номланиб, автомобиль транспорти корхоналарида харажатлар ҳисобини такомиллаштиришга таъсир этувчи омиллар, автомобиль транспорти корхоналарида асосий воситалар ҳисобини юритиш ва товар-моддий захиралар ҳисобини такомиллаштириш масалалари ёритилган.

Илмий тадқиқот ишининг мавзуси ҳамда объектининг хизмат кўрсатиш хусусиятидан келиб чиқиб, таннархни пасайтиришнинг асосий йўналишларидан «Товар-моддий захиралар сарфи меъёрларини пасайтириш (сифатга таъсир этмаган ҳолда)» ва «Унумсиз харажатларни қисқартириш» йўналишларига асосий таъсир этувчи омиллари сифатида қарадик.

Шунинг учун, ушбу диссертация ишида асосий урғу «Товар-моддий захиралар» ва «Асосий воситалар»дан фойдаланиш харажатлари ҳисобини такомиллаштиришга берилди.

Автомобиль транспорти корхоналари томонидан транспорт хизмати таннархини ҳисоблашда, ишлаб чиқариш харажатларини калькуляция моддалари бўйича гуруҳлаш тавсия қилинган. Бизнинг фикримизча, автомобиль транспорти корхоналарида хизмат кўрсатиш харажатларининг калькуляция моддалари бўйича гуруҳланиши, харажатларни тўғри ҳисобга олиш имконини бериб, ҳар бир харажатни калькуляция моддалари ўртасида тўғри тақсимланишига олиб келади.

Тадқиқотчи томонидан иккинчи бобда хизмат кўрсатиш харажатлари сифатида ўрганилган автомобиль шиналарнинг ишлатиш меъёри бўйича ҳисобдан чиқарилмасдан, шинани ўрнатишда ҳисобдан чиқарилиши, биринчидан харажатлар маромийлигини таъминламаётганлиги, иккинчидан шиналарнинг дастлабки ойдан кейинги ойларда ноль қиймат бўйича ҳисобда туриши хизматлар таннархига ва молиявий натижага таъсир кўрсатиши асосланган ҳамда тегишли таклифлар ишлаб чиқилган. Жумладан, 1040 – «Эҳтиёт қисмлар» счёти таркибига автомобиль шиналарини ҳисобга олувчи ишчи счётини очиш ҳамда шинанинг юрган масофасига қараб харажатларни ўтказилиши таклифи берилган. Мазкур ҳолат, бир неча йиллаб фойдаланиладиган мавсумий шиналарга ҳам тегишли эканлиги таъкидланган.

Харажатларни тармоқ миқёсида калькуляция моддалари бўйича гуруҳлашда кўрсатиб ўтилган «қайтарилган чиқиндилар» моддаси кўрсатилган хизматлар таннархини пасайтиришдаги омиллардан бири бўлиб хизмат қилиши асосланган. Қайтарилган чиқиндиларга яроқлилик муддати ўтган мотор мойларининг қиймати киради, лекин унинг ҳисоби ташкил этилмаган. Ишлатилган мотор мойларини ҳисобга олишда корхона фойдасига таъсири «Тошшаҳартрансхизмат» АЖ корхоналари мисолида кўриб ўтилган. (3-жадвал).

3-жадвал**«Тошшаҳартрансхизмат» акциядорлик жамияти корхоналарида икки ойлик мотор мойларига кетган харажат⁵**

| т/р | Автотранспорт турлари | Мавжуд сони | Куйиладиган мотор мойи миқдори, литр | Жами куйиладиган мотор мойи, литр | Бир литр мотор мойининг ўртача нархи, сўм | Жами қиймат, минг сўм |
|-----|-----------------------|-------------|--------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------|
| 1. | Mersedes Benz | 650 | 25 | 16250 | 45000 | 731250 |
| 2. | Isuzu | 800 | 12 | 9600 | 45000 | 432000 |
| 3. | MAN | 5 | 30 | 150 | 45000 | 6750 |
| 4. | Hundai | 4 | 25 | 100 | 45000 | 4500 |
| | Жами | | 92 | 26100 | | 1174500 |

Жадвал маълумотларидан кўриш мумкинки, акциядорлик жамиятида мавжуд 650 та Mercedes Benz автобуслари бир мартаба мой қуйишда ўртача 25 литр мой қуйилиб, акциядорлик жамияти бўйича бир қуйишда 16250 литр мотор мойи қуйилади. Ўртача ҳар икки ойда белгиланган масофани босиб ўтиб, мотор мойи алмаштирилишини ҳисобга олсак, йиллик мотор мойи харажатлари 7 млрд 47 млн сўмни ташкил этади.

Ишлатилган мотор мойларининг ҳажми, мутахассисларнинг маълумотларига кўра 1 литрга камайдди. Юқорида кўрсатилган мисолни давоми сифатида ишлатилган мотор мойларининг йиллик суммасини чиқарамиз (4-жадвал).

4-жадвал**«Тошшаҳартрансхизмат» акциядорлик жамияти корхоналарида икки ойлик қайтарилган чиқинди мотор мойлари⁶**

| т/р | Автотранспорт турлари | Мавжуд сони | Ишлатилган мотор мойи миқдори, литр | Жами ишлатилган мотор мойи, литр | Бир литр мотор мойининг ўртача нархи, сўм | Жами қиймат, минг сўм |
|-----|-----------------------|-------------|-------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------|
| 1. | Mersedes Benz | 650 | 24 | 15600 | 2000 | 31200 |
| 2. | Isuzu | 800 | 11 | 8800 | 2000 | 17600 |
| 3. | MAN | 5 | 29 | 145 | 2000 | 290 |
| 4. | Hundai | 4 | 24 | 96 | 2000 | 192 |
| | Жами | | 88 | 24641 | | 49282 |

⁵ АЖ «Тошшаҳартрансхизмат» нинг 2016 йилги маълумотлари асосида муаллиф томонидан ишлаб чиқилган.

⁶ АЖ «Тошшаҳартрансхизмат» нинг 2016 йилги маълумотлари асосида муаллиф томонидан ишлаб чиқилган

Ўрганишлар асосида, автомобиль транспорти корхоналарида асосий воситаларга амортизация ҳисоблашда аниқ кўрсатма мавжуд эмаслиги аниқланди.

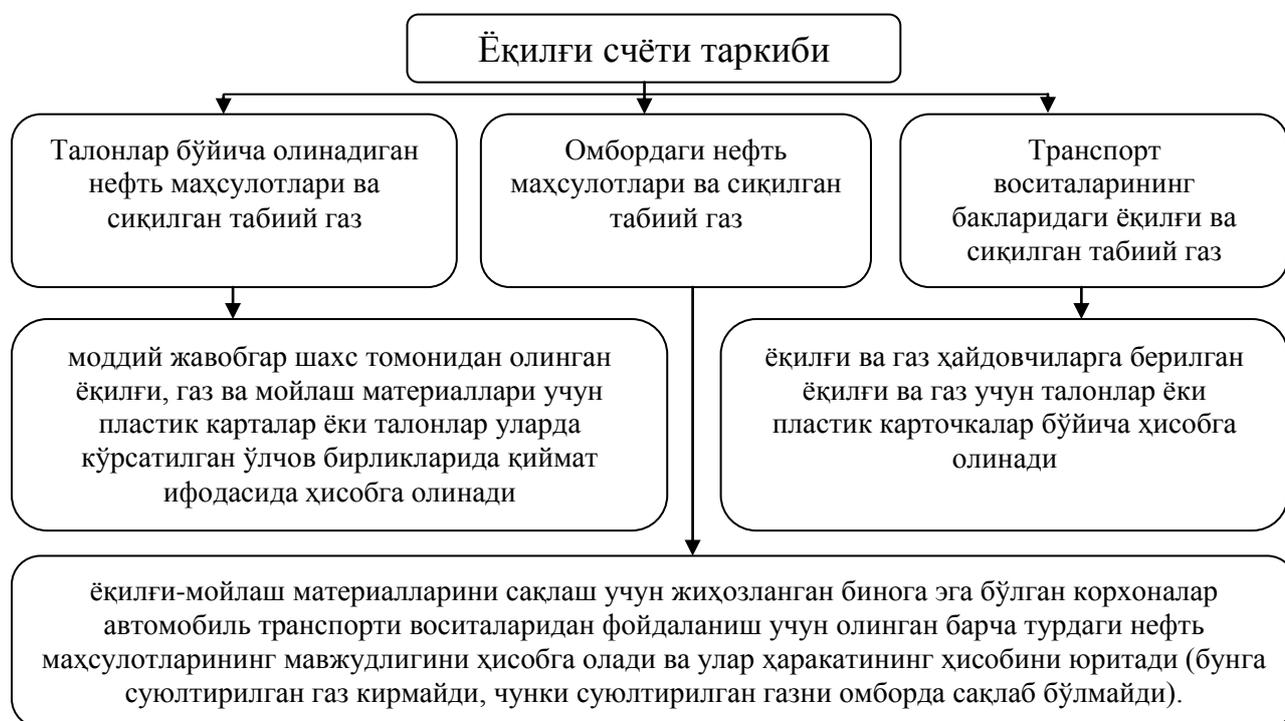
Муаллиф томонидан ўтказилган тадқиқотлар асосида бажарилган ишлар ҳажмига мутаносиб равишда амортизация усули тавсия этилган (5-жадвал).

5-жадвал

“Асосий воситалар” ишлаб чиқариш усулида амортизация ҳисоблаш⁷

| т/р | Автомобиль транспорти русуми | Белги-ланган юриш масофаси, минг км | Амортизация ланадиган қиймат, минг сўм | 1 км учун эскириш суммаси, сўм | Бир ойлик ўртача юриш масофаси | Бир ойлик эскириш суммаси, минг сўм |
|-----|------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5=4/3 | 6 | 7=5*6 |
| 1. | Mercedes-Benz автобуси | 850 | 300 000 | 353 | 8100 | 2859,3 |
| 2. | Isuzu автобуси | 700 | 120 000 | 171,4 | 7600 | 1302,6 |
| 3. | Ikarus автобуси | 800 | 150 000 | 187,5 | 8000 | 1500 |
| 4. | Nexia автомобили | 380 | 65 000 | 171 | 9200 | 1573,2 |

Юк ва йўловчи ташиш бўйича хизмат кўрсатувчи автомобиль транспорти корхоналарида «Ёқилғи» счётининг қуйидаги қўшимча аналитик счётларидан фойдаланишни тавсия этамиз (2-расм).



2-расм. Ёқилғи счёти таркиби⁸

⁷ Муаллиф таклифлари асосида шакллантирилган.

⁸ Муаллиф таклифлари асосида шакллантирилган.

Автомобиль транспорти корхоналари ҳисоб тизими автомобиль ёқилғилари ва мойлаш материалларини турган жойлари ҳамда турлари бўйича акс эттириш талабларига жавоб бериши лозим. Бунинг учун бухгалтерия ҳисоби ишчи счётлар режасида 1031 – «Ҳайдовчилар жавобгарлигидаги ёқилғи» счётини очиш мақсадга мувофиқ. Дастлаб сотиб олинган ёқилғи омборга кирим қилинади, омбордан ҳайдовчига берилган қисми ҳайдовчининг жавобгарлигидаги ёқилғи аналитик счётига ўтказилади, сарфланишига қараб хизматлар таннархига ўтказилади.

Муаллиф томонидан нафақат ёқилғи қуйиш шохобчаларида балки, автомобиль транспорти корхоналарида ёки автомобиль бакларида ёқилғи маҳсулотларининг табиий йўқотиш мавжудлиги, бу табиий йўқотиш нормаси ҳисобга олинмаслиги ҳайдовчиларнинг жавобгарлигини келтириб чиқараётганлиги, уларга нисбатан ишончсизлик пайдо бўлаётганлиги, айрим ҳолларда ҳайдовчилардан ундириб олинаётганлиги ўрганилган ҳамда мазкур муаммони ечими сифатида автомобиль транспорти корхоналарида ҳайдовчилар жавобгарлигидаги ёқилғининг сарфланишида табиий йўқотишлар миқдори ҳисобга олиниши ва табиий йўқотишлар миқдори бухгалтерия ҳисобида акс эттирилиши тавсия этилган.

Табиий йўқотиш миқдори меъёри бўйича кўрсатилган хизматлар таннархига қўшилади, меъёридан ортиқча қисми эса ҳайдовчидан ўндириб олинади. Бу усулни тавсия қилишдан мақсад, сарфланаётган ёқилғининг пайдо бўлиш жойлари бўйича аниқ маълумотга эга бўлиш, кўрсатилган хизматлар таннархида ёқилғи улушини тўғри белгилаб бериш, ҳайдовчиларнинг масъулиятини ошириш ва ёқилғидан самарали фойдаланиш билан кўрсатилган хизматлар таннархини пасайтиришдир.

Тадқиқотчининг фикрича, тармоқда ҳам автошиналарнинг ҳолати тўғрисидаги маълумотларни тўлиқ деталлаштириш имконини берувчи 1040 – «Эҳтиёт қисмлар» счётига қўшимча «Омбордаги автомобиль шиналари (1041)», «Фойдаланишдаги автомобиль шиналари (1042)» счётларидан фойдаланиш мақсадга мувофиқдир.

Биз мазкур тадқиқотлар натижаларини қуйидаги жадвал асосида умумлаштириб, 4-автобус саройи мисолида кўриб чиқамиз. Бунда 1 дона автомобиль (автобус) шинасининг сотиб олиш нархи 1200000 сўм бўлиб, 80000 км масофани юриш нормаси белгиланган. Шундан келиб чиқиб айтишимиз мумкинки, автомобиль шинаси 1 км юрса 15 сўмлик эскирар экан (1200000/80000). Қолган ҳисоб-китобларни 12 ой учун қуйидаги жадвал маълумотларидан фойдаланганлигини аниқлаймиз.

Жадвал маълумотларидан кўришимиз мумкинки, битта автомобиль шинаси 12 ой фойдаланилганда 68500 км масофани босиб ўтган. Белгиланган норма доирасида яна 11500 км масофани босиб ўтиш имконияти мавжуд. Бундан ташқари шинани сотиб олиш қиймати 1200 минг сўм бўлиб, биз томонимиздан таклиф қилинган усулда эскириш таннархга ўтказилиши ҳисобига 12 ойда 1027,5 минг сўмни ташкил қилган. 1042 счётдаги қолдиқ 172,5 минг сўмни ташкил этиб, мазкур шинани кейинги ойлarda ишлатилганда ўша вақтда таннархга ўтказилади.

Автомобиль шинасининг юрган масофаси бўйича амортизация нормаси⁹

| т/р | Ойлар | Автомобиль юрган йўли | 1 км учун эскириш суммаси (120000/80000) | Таннархга ўтказиладиган сумма | Жамғарилган эскириш | Бухгалтерия ёзуви (проводка) | | Шина қолдиқ қиймати (1042 счёт қолдиғи) |
|-----|----------|-----------------------|------------------------------------------|-------------------------------|---------------------|------------------------------|------|-----------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5=3*4 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1. | Январь | 5300 | 15 | 79500 | 79500 | 2010 | 1042 | 1120500 |
| 2. | Февраль | 5700 | 15 | 85500 | 165000 | 2010 | 1042 | 1035000 |
| 3. | Март | 5800 | 15 | 87000 | 252000 | 2010 | 1042 | 948000 |
| 4. | Апрель | 5000 | 15 | 75000 | 327000 | 2010 | 1042 | 873000 |
| 5. | Май | 5400 | 15 | 81000 | 408000 | 2010 | 1042 | 792000 |
| 6. | Июнь | 5300 | 15 | 79500 | 487500 | 2010 | 1042 | 712500 |
| 7. | Июль | 6200 | 15 | 93000 | 580500 | 2010 | 1042 | 619500 |
| 8. | Август | 6300 | 15 | 94500 | 675000 | 2010 | 1042 | 525000 |
| 9. | Сентябрь | 6200 | 15 | 93000 | 768000 | 2010 | 1042 | 432000 |
| 10. | Октябрь | 6000 | 15 | 90000 | 858000 | 2010 | 1042 | 342000 |
| 11. | Ноябрь | 5700 | 15 | 85500 | 943500 | 2010 | 1042 | 256500 |
| 12. | Декабрь | 5600 | 15 | 84000 | 1027500 | 2010 | 1042 | 172500 |
| | Жами | 68500 | | 1027500 | | | | |

Бизнинг фикримизча, бундай усулнинг қўлланилиши, биринчидан, кўрсатилган хизматлар таннархини тўғри аниқлашга олиб келади, яъни амалдаги тартиб бўйича автошинанинг қиймати ишлаб чиқаришга берилиши биланоқ тўлалигича ҳисобдан чиқарилмайди аксинча, фойдаланилган даври бўйича аста-секин кўрсатилган хизматлар таннархига қўшиб борилади. Иккинчидан, фойдаланишдаги автошиналарни назорат қилиш учун аниқ маълумотга эга бўлинади. Учинчидан, бир объектнинг икки марта бухгалтерия ҳисобини ташкил этишга чек қўяди.

ХУЛОСА

“Автомобиль транспорти корхоналарида харажатлар ҳисобини такомиллаштириш” мавзусида олиб борилган илмий тадқиқотлар асосида қуйидаги хулосалар шакллантирилди:

1. Автомобиль транспорти корхоналарида харажатларни келиб чиқиш марказлари бўйича ҳисобини юритиш хизматлар таннархини аниқлигини,

⁹ Муаллиф таклифлари асосида шакллантирилган.

шаффофлигини, харажатларни тўғри қилинаётганлигини назорат қилиш имконини беради.

2. Республикада автомобиль транспорти корхоналарида хизматлар таннархини ташкил этувчи харажатларга меҳнатга ҳақ тўлаш харажатлари, автомобиль ёқилғиси, мойлаш материаллари, автомобиль эҳтиёт қисмлари, ҳаракатдаги таркиб амортизацияси, ҳаракатдаги таркибни таъмирлаш харажатлари киради. Кўриб ўтилган хусусиятлар, автомобиль транспорти корхоналарида харажатларнинг гуруҳланиши ҳамда ҳисобга олинишига ўз таъсирини ўтказди.

3. Таъмирлаш харажатларини бухгалтерия ҳисобида акс эттириш вариантини танлашда қуйидаги тамойилларни ҳисобга олиш лозим:

ҳақиқий харажатлар бўйича, одатда, мунтазам хусусиятга эга бўлмаган (бир марталик таъмирлаш) ва катта пул маблағлари талаб қилмайдиган таъмирлашлар акс эттирилади. Ҳисоб юритишнинг мазкур усулини қўллашда асосий воситаларни таъмирлаш харажатлари, бухгалтерия ҳисобида уларнинг юзага келишига қараб акс эттирилади ва улар амалга оширилган ҳисобот даврида таннархга киритилади;

захирани яратишда ёки таъмирлаш учун ҳақиқий харажатларни келгуси давр харажатлари таркибида акс эттиришда амал қилиниши лозим бўлган шартлар бор. Жумладан, корхона захирани яратишда аслида ҳақиқий ишлаб чиқариш харажатларидан фарқ қилиши мумкин бўлган режадаги кўрсаткичларни асос қилиб олиб иш юритиши мумкин, лекин ҳисобот даври тугаши билан захирани инвентаризациядан ўтказиш даркор.

4. Ўрганишлардан келиб чиққан ҳолда, автомобиль транспорти корхоналари томонидан транспорт хизмати таннархини ҳисоблашда ишлаб чиқариш харажатларини калькуляция моддалари бўйича гуруҳлашни тавсия қиламиз. Бизнинг фикримизча, автомобиль транспорти корхоналарида хизмат кўрсатиш харажатларининг калькуляция моддалари бўйича гуруҳланиши харажатларни тўғри ҳисобга олиш имконини бериб, ҳар бир харажатни калькуляция моддалари ўртасида тўғри тақсимланишига олиб келади.

5. Автомобиль транспорти корхоналарида автомобиль шиналари белгиланган тартибдаги масофани босиб ўтгандан кейин, улар ҳисобдан чиқарилади. Аммо, мазкур ҳолатда муаммо шундан иборатки, автомобиль шиналари автомобиль транспортга ўрнатилган пайтда харажатга ҳисобдан чиқарилмоқда. Бу эса, ҳисоб-китоб ишларини чалкаштириш билан бирга, хизматлар таннархини дастлабки даврда ошиб кетишига олиб келмоқда. Бухгалтерия ҳисоби миллий Стандартининг 4-стандартга асосан 1040 – «Эҳтиёт қисмлар» ҳисобланиб, шиналар ишлаб чиқаришга берилиши биланок ҳисобдан чиқарилади ва унинг қиймати ишлаб чиқарилган маҳсулот ёки кўрсатилган хизматлар таннархига бир вақтнинг ўзида тўлалигича ўтказилади. Тармоқнинг ўзига хос технологик хусусиятидан келиб чиқадиган бўлсак, бу методни қўллаш мақсадга мувофиқ эмас. Чунки бир автошина билан, маълум миқдордаги йўл босиб ўтилади ва ҳар хил хизмат турлари кўрсатилади ҳамда бу маълум бир даврни ўз ичига олади. Шунингдек, тармоқнинг яна бир ўзига хос технологик хусусияти, ҳаракатдаги автомобиль

транспортларида мавсумий шиналардан фойдаланишдир. Ҳатто айрим мавсумий шиналардан 8-10 йиллаб фойдаланилсада, биринчи автомобилга ўрнатилиши билан таннархга тўлалигича ўтказиб юборилади.

6. Хизмат кўрсатиш харажатларини тармоқ миқёсида калькуляция моддалари бўйича гуруҳлашда кўрсатиб ўтилган «қайтарилган чиқиндилар» (чиқинди мотор мойлари) моддаси кўрсатилган хизматлар таннархини пасайтиришдаги омиллардан бири бўлиб хизмат қилади. Автомобиль транспорти корхоналарида қайтарилган чиқиндилар ҳисобини юритиш хизматлар таннархини пасайтирибгина қолмасдан, автомобиль мойларини қайта ишлаш цехларида қайта ишланишига замин яратиши билан бирга, атроф муҳит экологиянинг ҳам бузилишини олдини олади.

7. Ўзбекистон Республикаси Солиқ кодексининг 144-моддасида белгиланган амортизация нормасини ифода этувчи 5-гуруҳ амортизация нормасига қўшимча киритиш таклифи берилди.

8. Автомобиль транспорти корхоналарида амортизация ҳисоблашнинг бажарилган ишлар ҳажмига мутаносиб равишда амортизация ҳисоблаш усулини қўллаш тартиби ишлаб чиқилди ва фойдаланишга тавсия этилди.

Биз томонимиздан таклиф этилаётган амортизация ҳисоблаш тартиби шундайки, бунда автомобиль транспортини маълум йиллар давомида хизмат қилиши кутилмайди, ёки белгиланган муддатдан ўтиб кетганда ҳам ҳеч қандай салбий муносабат келтириб чиқармайди. Бунда, автомобилнинг амортизацияланадиган қиймати унинг юрган масофасига бўлинган ҳолда бир сўм/эскириш км топиб олинади ҳамда ҳар бир автомобиль транспортининг юрган масофасига мос равишда амортизация ҳисоблаб борилади.

9. Автомобиль транспорти корхоналарида сарфланадиган ёқилғини гуруҳлашнинг ўзига хос хусусиятларини инобатга олган ҳолда муаллиф фикрича, 21-сонли БҲМСда келтирилган счётлар режаси асосида ишлаб чиқилган ишчи счётлар режасида, ёқилғи харажатлари ҳисобини ташкил этиш мақсадида 1030 – «Ёқилғи» счётига қўшимча счётлардан фойдаланиш мақсадга мувофиқдир, яъни 1030-1 – «Омбордаги нефть маҳсулотлари», 1030-2 – «Омбордаги табиий газ», 1030-3 – «Омбордаги қаттиқ ёқилғи». Нефть маҳсулотлари ва табиий газ ёқилғисининг турлари бўйича аналитик ҳисобдан фойдаланиш лозим.

10. Автомобиль бакларида ҳамда автомобиль транспорти корхоналари нефть маҳсулотлари омбори ёки пунктларидаги нефть маҳсулотларининг табиий йўқотиш меъёрлари тавсия этилди. Ҳайдовчилар жавобгарлигидаги ёқилғининг сарфланишидаги табиий йўқотишлар миқдорини ҳисобга олишда амалдаги 21-БҲМСга асосан 1620 – «Фойдаланишдаги нефть маҳсулотлари табиий йўқолиши» счётларидан фойдаланишни тавсия этилди.

11. Кўрсатилган хизматлар таннархини тўғри аниқлаш, автошинанинг фойдаланилган даври бўйича аста-секин кўрсатилган хизматлар таннархига қўшиб бориш мақсадида 1040 – «Эҳтиёт қисмлар» счётига қўшимча 1041 – «Омбордаги автомобиль шиналари» ва 1042 – «Фойдаланишдаги автомобиль шиналари» счётларидан фойдаланиш мақсадга мувофиқ.

12. Автомобиль транспорти корхоналарида асосий воситаларни ҳисобга олишда «Фаол асосий воситалар» ва «Нофаол асосий воситалар»га гуруҳлаш бўйича тавсия берилди. «Фаол асосий воситалар»га эскириш ҳисоблашда «Бажарилган ишлар хажмига мутаносиб равишда эскиришни ҳисоблаш» усулидан, «Нофаол асосий воситалар»га эскириш ҳисоблашда эса «Тенг маромли (тўғри чизиқли) ҳисоблаш» усулидан ҳамда айрим ҳолларда оғир табиий шароитда ва узлуксиз оғир юк ташиш бўйича хизмат кўрсатувчи транспорт воситалари учун «Жадаллаштирилган» усулдан фойдаланиш мақсадга мувофиқ деб топилди.

Биз томонимиздан ишлаб чиқилган илмий таклиф ва тавсияларнинг амалиётда қўлланиши ҳамда меъёрий ҳуқуқий ҳужжатларда ўз аксини топиши, автомобиль транспорти корхонларида кўрсатилаётган хизматлар таннархини пасайтириш билан бирга, улар ҳисобидаги жуда кўплаб чалкашликлар ва ноаниқликларни бартараф этади.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ ПО ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ
DSc.27.06.2017.I.17.01 ПРИ ТАШКЕНТСКОМ
ФИНАНСОВОМ ИНСТИТУТЕ**

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

КАЛОНОВ МУХИДДИН БАХРИТДИНОВИЧ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УЧЕТА ЗАТРАТ НА
АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ**

08.00.08. – Бухгалтерский учет, экономический анализ и аудит

**АВТОРЕФЕРАТ ДИССЕРТАЦИИ ДОКТОРА ФИЛОСОФИИ (PhD) ПО
ЭКОНОМИЧЕСКИМ НАУКАМ**

Ташкент – 2018 год

Тема диссертации доктора философии (PhD) зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан за № В2017.2.PhD/Iqt 161.

Диссертация выполнена в Ташкентском государственном экономическом университете.

Автореферат диссертации на двух языках (узб.рус.) размещен на веб-странице (www.tfi.uz) и Информационно-образовательном портале «ZiyoNet» (www.ziyo.net)

- Научный консультант:** **Холбеков Расул Олимович**
доктор экономических наук, профессор
- Официальные оппоненты:** **Каримов Акром Аббосович**
доктор экономических наук, профессор
- Мамадияров Дилшод Уралович**
кандидат экономических наук, доцент
- Ведущая организация:** Налоговая академия Государственного налогового комитета Республики Узбекистан

Защита диссертации состоится «__»_____2018 года в ____ часов на заседании Научного совета DSc 27.06.2017.I.17.01 при Ташкентском финансовом институте. Адрес: 100000, г. Ташкент, ул. Амира Темура, д. 60А. Тел: (99871) 234-53-34, факс: (99871) 234-11-48, e-mail: tmi@tmi.uz

С диссертацией доктора философии (PhD) по экономическим наукам можно ознакомиться в информационно-ресурсном центре Ташкентского финансового института (зарегистрирована за №__). Адрес: 100000, г. Ташкент, ул. Амира Темура, д. 60А. Тел: (99871) 234-53-34, факс: (99871) 234-11-48, e-mail: tmi@tmi.uz

Автореферат диссертации разослан «__»_____2018 года.
(реестр протокола рассылки №_____ от «__»_____2018г.)

Н.Х.Хайдаров
Председатель Научного совета по присуждению ученой степени, д.э.н., профессор

С.У.Мехмонов
Ученый секретарь Научного совета по присуждению ученой степени, к.э.н., профессор

А.Ж.Туйчиев
Председатель Научного семинара при Научном совете по присуждению ученой степени, д.э.н., доцент

Введения (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. Развитие экономических отношений между мировыми странами, расширение гуманитарной помощи среди государств, увеличение количества городов, рост производства материальных ресурсов и потребления, вопросы уменьшения затрат на перевозки во взаимоотношениях – все это способствует необходимости ведения учета транспортных затрат. Предприятия автомобильного транспорта Европы затраты производства (оказания услуг) делят на три группы: постоянные, временные и косвенные. В США транспортные затраты учитывают, исходя из 8 групп. С этой точки зрения развитие услуг перевозок, управление затратами автотранспорта в условиях международного глобализма, необходимость ведения учета считается одним из важнейших проблем.

В годы независимости улучшение благосостояния населения, совершенствование системы пассажиро и грузоперевозок, организация международных перевозок, обеспечение качества и безопасности грузоперевозок способствовали организации предприятий автомобильного транспорта, отвечающих мировым требованиям.

На сегодняшний день предприятия системы автомобильного транспорта поэтапно осуществляют ряд действий по предоставлению качественных услуг перевозок населению и юридическим лицам. В Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан определены такие задачи, как: «...проведение активной инвестиционной политики, направленной на модернизацию, техническое и технологическое обновление производства, реализацию проектов производственной, транспортно-коммуникационной и социальной инфраструктуры.»¹ Данные задачи показывают необходимость управления затратами производства и совершенствования учета в предприятиях автомобильного транспорта.

В мировой практике проводятся исследования по совершенствованию теоретических и практических основ разработки рентабельных, высокоэффективных проектов, изучению базы информационно-аналитических сведений по вопросам управления затратами в системе автотранспорта, структурного анализа материальных затрат, организации управления учетом, обобщению сведений первичных учетных документов затрат, управлению затратами. Такое положение стало основой темы избранного исследования при определении целевой направленности.

Данное диссертационное исследование может служить выполнению задач, определенных в Указе Президента Республики Узбекистан УП-4947 от 7 февраля 2017г «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» и Постановлении «О мерах по дальнейшему

¹ Указ Президента Республики Узбекистан 7 февраля 2017 года «О стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан 2017-2021 годах» №-4947. Lex.uz

совершенствованию системы транспортного обслуживания населения и пассажирского автобусного сообщения в городах и селах» от 10 января 2017г. ПП-2724 и других нормативно-правовых документах.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Данное диссертационное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий республики I. «Духовно-нравственное и культурное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики».

Степень изученности проблемы. Вопросы исследования совершенствования управления затратами и бухгалтерского учета на предприятиях автомобильного транспорта были изучены такими зарубежными учеными, как Е.А.Балас, Д.Ч.Гаррисон, Ж.Клук, Г.Сиебен, Т.Шилдбах, Б.Эллиот и др. Методические и практические стороны вопросов совершенствования учета затрат отражены в научных работах ученых-экономистов стран СНГ, таких как: О.С.Булко, О.Г.Томаревская, Н.В.Симкова, А.В.Малеева, Ю.М.Неруш, А.Кудельская, Н.Белозерцева, Т.Б.Калинина, А.Г.Ефименко, В.Е.Лихачева, А.А.Пивоварчик, В.Е.Ластовецкий, Е.А.Мизиковский, а также отечественные ученые: Р.Д.Дустмуратов, А.А.Каримов, А.К.Ибрагимов, Ф.Р.Исломов, А.З.Авлокулов, М.К.Пардаев, М.М.Тулаходжаев, Б.А.Хасанов, К.Б.Уразов, Р.О.Холбеков, С.Кадырханов, У.Т.Файзиева².

В работах вышеназванных ученых в процессе теоретического и практического изучения деятельности автомобильного транспорта отдельное внимание уделено многим вопросам учета производственных затрат предприятий, однако в результате научного и практического исследования выявлены возможности совершенствования учета затрат в отрасли на основе

² Е.А. Balas Oper. Res., 16, N2, 1968 y; G.Ch.Harrison The system of standard cost accounting / 1933y; Klock J., Sieben G., Schildbach T. Kosten und Leistungsrechnung. 8. Auflage. – Duesseldorf, 1999 y; Barry Elliot, Jamie Elliot. Financial accounting and reporting. 17 th Edition. – London, 2015 y; Булко О.С. и др. Сектор услуг Белоруси: Проблемы и перспективы развития. Минск. 2016 г. 271 с (13-с); Томаревская О.Г., Симкова Н.В., Малеева А.В. Анализ производственно-финансовой деятельности автотранспортных предприятий. – М.: Транспорт, 1990 г.; Неруш Ю.М. Грузовые перевозки и тарифы. – М.: Транспорт, 1989 г.; Кудельская А, Белозерцева Н. XII Международная студенческая научно-практическая конференция. 2017 г. 274-278 с; Калинина Т.Б. Учет затрат и калькулирование себестоимости на автотранспортных предприятиях. // Бухгалтерский учет и статистика. 4(101). 142 с. 2013 г.; Ефименко А.Г., Ефименко В.П. «Управления затратами автотранспортных предприятие». Совершенствование управление. 29 с (29-33). 2003 г.; Лихачева В.Е. Пути снижения затрат автотранспортного предприятия XLVI Студенческая международная заочная научно-практическая конференция «Молодежный научный форум: общественные и экономические науки». — М.: «МЦНО». 2017 г. № 6(46); Пивоварчик А.А. Исследование проблем. Снижения затрат автотранспортных предприятий; Ластовецкий В.Е. Учет затрат по факторам производства и центрам ответственности. – М.: Финансы и статистика, 1998 г. – С.165; Мизиковский Е.А. Нормативная база в управленческом учете // Бухгалтерский учет. – М., 1996 г. №5. – С.61 – 63; Дустмуратов Р.Д. Бухгалтерия ҳисоби назарияси // Т.:»Yangiyul polygraph service». 2007 й.- 352 б; Каримов А., Исломов Ф.Р., Авлокулов А. З. Бухгалтерия ҳисоби / Дарслик. –Т.: «Шарк», 2004 й. - 592 б; Пардаев М.К. «Иқтисодий таҳлил назарияси» Самарқанд. 2001 й; Тулахужаева М.М. «Аудит» / Т.: «DeHaus Print», 2011 й.– 584 б; Иброхимов А.К., Хасанов Б.А., Ризаев Н.К. Амалӣ бошқарув ҳисоби. Т.:»Молия» 2014 й. - 404 б; Уразов К.Б. Бошқа тармоқларда бухгалтерия ҳисобининг хусусиятлари. Дарслик-Т.:»Адиб нашриёти» 2011 й. – 488 б; Холбеков Р.О. Ишлаб чиқариш ҳисобини ташкил қилиш тамойиллари ва услубиёти.-Т.:»ФАН»,2005 й.- 198 б; Кодирхонов С. Бухгалтерия ҳисоби. Дарслик- Т.: Мехнат, 2000 й. Файзиева У.Т. Юк ташувчи автотранспорт корхоналарида молиявий натижаларнинг ҳисоби ва аудиторлик текширувини такомиллаштириш. — Т.: Ўз.Р. БМА, фан.моногрфия., 2002 й.

национальных и международных стандартов, а также снижения себестоимости оказываемых услуг. Такое положение определяет необходимость проведения научных исследований по совершенствованию бухгалтерского учета в предприятиях автомобильного транспорта в условиях модернизации и диверсификации ведущих отраслей современной национальной экономики.

Связь темы диссертации с научно-исследовательскими работами высшего образовательного учреждения, где выполнена диссертация. Тема данного исследования соответствует концепции осуществления научно-исследовательских работ Ташкентского государственного экономического университета, определенного на 2016-2020 годы, основному направлению исследовательской деятельности университета ФМ-6 «Концептуальные направления развития сферы бухгалтерского учета, экономического анализа, аудита и статистики в условиях модернизации экономики Узбекистана», а также самым важным приоритетным задачам экологических программ стратегии дальнейшего экономического и социального развития страны.

Целью исследования является разработка предложений и рекомендаций по совершенствованию учета затрат, исходя из своеобразных технологических качеств предприятий, оказывающих услуги автомобильного транспорта.

Задачи исследования:

С целью уменьшения себестоимости оказанных услуг, разработать рекомендации на основе изучения классификации по статьям калькуляции затрат, отражающих своеобразие предприятий автомобильного транспорта.

Разработать предложения по эффективному использованию топлива на предприятиях автотранспорта, совершенствованию контроля над запасами топлива и его выдачей производству, а также учету.

Проведение изучения и формирования заключений по учету и использованию запасных частей в предприятиях автомобильного транспорта.

Правильное определение недостачи на складе по использованию топлива шоферами и методы их учета, определение проблем по учету запасов топлива на предприятии и разработка предложений по их устранению.

Разработать порядок списания шин и аккумуляторов автомобилей с целью уменьшения себестоимости услуг и правильного ведения учета.

Классификация основных средств на предприятиях автомобильного транспорта и разработать рекомендации по методике учета их износа.

Определение других факторов, влияющих на себестоимость услуг перевозки, и дать предложения по совершенствованию их учета.

Объектом исследования являются бухгалтерский учет и отчетность, организованный на предприятиях Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта, учет затрат и сведения об определении себестоимости оказанных транспортных услуг.

Предметом исследования являются ведение учета затрат на предприятиях, оказывающих автомобильные транспортные услуги,

изучение методов снижения себестоимости услуг.

Методы исследования. В диссертационной работе широко использованы методы классификации, сравнения, индукции, дедукции, наблюдения, теоретического и практического изучения, статистического анализа, монографического наблюдения, интервьюирования, анкетирования.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

разработаны предложения по введению статьи «возврат отходов» (регенерированное масло) в калькуляционные статьи при определении себестоимости оказанных услуг в предприятиях автомобильного транспорта, а также методу снижения себестоимости услуг на основе вычета его стоимости из производственных затрат;

разработаны предложения по методике учета и определения эффективного использования топлива в предприятиях автомобильного транспорта, контролю за запасами и использованным в производстве топливом, в том числе правильному определению недостачи по использованию топлива водителями и на складе;

разработан и рекомендован для использования на практике порядок списания автомобильных шин и аккумуляторов с целью правильной организации учета и снижения себестоимости услуг;

разработана рекомендация по классификации основных средств и методам учета их износа на предприятиях автомобильного транспорта, в частности, разработан порядок учета амортизации производственным методом для автомобилей, используемых для перевозки пассажиров и грузов;

даны предложения по нормам амортизации в Налоговом кодексе, на основании проблем не определения норм амортизации на некоторые автомобили в 144 статье Налогового кодекса, несоответствия норм амортизации в структуре движения и на практике;

рекомендован порядок определения себестоимости на основе классификации по статьям калькуляции затрат оказываемых услуг по услугам сферы автомобильного транспорта.

Практический результат исследования. На основе научных новшеств, разработанных по итогам исследования, достигнуты следующие практические результаты:

в предприятиях автотранспорта было достигнуто снижение себестоимости оказанных услуг путем введения статьи «Возврат отходов (вычитается)» (регенерированное масло) при классификации по статьям калькуляции производственных затрат для определения производственной себестоимости оказанных услуг;

рекомендовано использование дополнительных счетов по счету «Топливо» в плане рабочих счетов, учитывающих хранимое топливо в предприятиях автотранспорта, оказывающих услуги по перевозкам пассажиров и груза, что внедрено на практике, и достигнута высокая эффективность.

А также правильный учет затрат топлива, часть недостачи по расходу

топлива под ответственностью водителей была принята как природные издержки, что позволило правильно определить себестоимость оказываемых услуг;

определение стоимости износа шин по пройденному пути и видам автомобиля, совершенствование методики учета и правильный учет мест появления затрат позволяет правильно определить себестоимость оказанных услуг по видам автомобиля;

в предприятиях автотранспорта основную часть себестоимости услуг составляет стоимость износа основных средств. В связи с этим, были даны практические рекомендации по правильному учету изношенной части основных средств, правильному определению себестоимости оказанных услуг. То есть дорожные транспортные средства были классифицированы как «Активные основные средства», а основные средства другой деятельности – как «Неактивные основные средства». Считаем целесообразным при учете износа «Активных основных средств» использовать метод «Учета износа пропорционально объему выполненных работ», а при учете «Неактивных основных средств» - метод «Равного (прямолинейного) учета». В некоторых случаях, при тяжелых природных условиях и непрерывных грузоперевозок, для транспортных средств, оказывающих услуги, необходимо использовать метод «Усиления».

Достоверность результатов исследования. Достоверность научных результатов исследования определяется обоснованностью на определенные сведения и отчетности отрасли, на указания, отражающие своеобразие отрасли, обоснованностью на национальные стандарты бухгалтерского учета, политику учета и другим достоверным источникам отрасли.

Научное и практическое значение результатов исследования. Значение результатов исследования заключается в том, что внедрение на практике разработанных предложения и рекомендаций повысили степень научной обоснованности методов учета затрат производства в хозяйствующих субъектах, оказывающих автотранспортные услуги, эффективности системы оказания транспортных услуг и принятия управленческих решений.

Внедрение разработанных предложений помогает правильной организации бухгалтерского учета отрасли, повышает ускоренность учета, создает возможности обеспечения информацией по управлению производственных затрат и улучшения экономической обоснованности. Это, в свою очередь, поможет оптимизации себестоимости автотранспортных услуг и обеспечит бесперебойную, безубыточную работу предприятий.

Внедрение результатов исследования. По результатам диссертации на тему «Совершенствование учета затрат на автотранспортных предприятиях», на основе предложенных научных предложений и практических рекомендаций внедрены следующие:

предложения по эффективному использованию топлива на предприятиях автомобильного транспорта, совершенствованию контроля и учета

производственного топлива, его хранения, правильное определение недостачи по использованному топливу шоферами, предложение методов учета применены на практике, устранены путаница в учетной деятельности предприятий, в результате чего экономическая эффективность составила 5,3%;

было предложено совершенствование использования автошин в предприятии, списаний аккумуляторов и порядок вычета из себестоимости. В результате внедрения этого предложения на практике себестоимость услуг снизилась на 2,6%;

было дано предложение по ведению учета возвращенных отходов в предприятиях автотранспорта. В результате снижения себестоимости услуг и повышения прибыльности предприятия затраты на моторное масло были сэкономлены на 4,2%;

предприятиям автотранспорта были предложены порядок учета амортизации основных средств, норма амортизации. Это предложение принято с целью совершенствования нормативно-правовых документов.

(Узбекским агентством автомобильного и речного транспорта протокол №24 от 12 июля 2017г. Акт №3/2594 от 12.07.2017г.)

Предложения по определению себестоимости и классификации по статьям калькуляции производственных затрат по автотранспортным услугам;

использованы предложения по совершенствованию учета топлива на предприятиях автотранспорта, оказывающих услуги по перевозке пассажиров и грузов. (со стороны Министерства финансов РУз протокол №38 от 11 сентября 2017г., справка № ЁТ17-02-035/493 от 121 сентября 2017г.)

Апробация результатов исследования. Основные научные и практические результаты исследования были апробированы в различных международных и республиканских научно-практических конференциях в качестве научных докладов. Это: Theoretical and Applied Science (США, 2016), «Развитие финансово-банковской системы в Узбекистане в годы независимости» (Ташкент, 2016), International Scientific and Practical Conference «World Science» (ОАЭ, 2016), «Теория и практика актуальных исследований» (Краснодар, 2016), «Проблемы современной экономики» (Новосибирск, 2017), «Сфера оказания услуг: тенденция развития и будущее» (Самарканд, 2016).

Опубликованность результатов исследования. По теме диссертации опубликовано всего 23 научные работы, в том числе в местных журналах – 19 статей, в зарубежных – 4 статьи. В сборниках научно-практических конференций – 4 доклада.

Структура и объём диссертации. Диссертация состоит из введения, 3 глав, заключения, списка литературы и приложений. Объём диссертации составляем 143 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обоснованы актуальность и значимость исследования, его цели и основные задачи, охарактеризованы объект и предмет исследования, показано соответствие приоритетным направлениям развития науки и технологий республики, обоснованы научная новизна и практические результаты, раскрыто научное и практическое значение апробация исследования, даны сведения об опубликованных работах и структуре диссертации.

Первая глава диссертации названа «Роль предприятий автомобильного транспорта в системе транспорта Республики Узбекистан и необходимость ведения в них учета затрат».

В этой главе рассмотрены вопросы перспектив развития услуг автомобильного транспорта, классификации затрат в предприятиях, теоретико-методологических основ формирования себестоимости услуг предприятий автотранспорта.

Сфера оказания транспортных услуг в Республике является сферой, связывающей друг с другом все производства и отрасль услуг.

Определено, что отставание развития транспортной отрасли, высокая себестоимость услуг этой сферы оказывают свое влияние и на другие виды деятельности.

Рост количества населения земного шара, демографический взрыв, новые этапы развития науки и технологий, энергетические ресурсы, сырье и материалы, появление новых видов машин и транспортных средств, невероятная степень роста процессов новых технологий, производство материальных ресурсов и рост потребительства, невероятный рост количества городов и их расширение, развитие экономических отношений государств, расширение гуманитарной помощи развитых стран бедным странам – все это является основными факторами, определяющими пути развития транспорта мире.

Если в XIX веке ведущим средством транспортных услуг была железная дорога, то в XX веке ведущее место занял автомобильный транспорт.

На сегодняшний день 80% перевозки пассажиров осуществляется автомобильным транспортом. По грузоперевозкам основное место в мировом сообществе занимает речной транспорт.

На основании исследований выявлено, что около 62% грузоперевозок осуществляется именно этим видом транспорта.

Однако не все страны имеют возможность пользоваться этим видом транспорта. Речной транспорт имеет возможность перевозить грузы в большом объеме, дешевле и одновременно, заменяя собой несколько автотранспортов.

Одним словом, в нашей республике из года в год развивается транспортная деятельность, растет объем пассажиро и грузоперевозок (табл. 1).

Таблица 1

**Основные показатели деятельности
транспорта в Республике Узбекистан³**

| Показатели | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | По сравнению с 2012 г., 2016 г. % |
|-----------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------------------------|
| 1. Перевозка груза, млн тонна | 1329,3 | 1285,1 | 1334,7 | 1525,7 | 1604,1 | 120,7 |
| <i>В том числе:</i> | | | | | | |
| железная дорога | 61,5 | 63,7 | 65,7 | 67,2 | 68,0 | 110,5 |
| авиаперевозки | 0,02 | 0,022 | 0,023 | 0,0246 | 0,0267 | 133,5 |
| газопровод | 64,5 | 65,0 | 65,8 | 60,0 | 62,7 | 97,2 |
| автомобиль | 1203,3 | 1156,4 | 1203,2 | 1398,5 | 1473,4 | 122,4 |
| 2. Пассажироперевозки, всего, млн чел. | 6705,1 | 6989,2 | 7335,3 | 7598,2 | 7875,0 | 117,4 |
| <i>В том числе:</i> | | | | | | |
| железная дорога | 15,9 | 17,4 | 19,1 | 20,1 | 20,6 | 129,5 |
| авиаперевозки | 2,5 | 2,4 | 2,3 | 2,2 | 2,1 | 84 |
| автомобиль | 6606,0 | 6895,1 | 7244,4 | 7511,4 | 7795,2 | 118,0 |
| электротранспорт | 80,7 | 74,3 | 69,5 | 64,5 | 57,0 | 70,6 |

Из таблицы видно, что в 2016 году по сравнению с 2012 годом рост перевозок составил 20,7%, рост грузоперевозок приходится на автомобильный транспорт и авиаперевозки. Хотя по авиалиниям грузоперевозка составила 33,5%, однако объем перевозок очень мал.

По заключению исследователя, целесообразно определять преимущества видов услуг и их оценку, исходя из внутренних возможностей каждого государства и качества оказываемых транспортных услуг.

Отсутствие крупной речной артерии в республике, недостаточность железнодорожных линий, дороговизна авиаперевозок в какой-то мере способствовали ведущему положению автотранспорта в вопросах перевозок.

На предприятиях автотранспорта осуществление классификации учета затрат, наряду с повышением качества оказываемых услуг, служит уменьшению себестоимости услуг.

Автор обосновал целесообразность разделения затрат автопредприятий на постоянные и изменчивые.

К постоянным затратам относятся затраты, не связанные с пройденным путем, а только за услуги, к изменчивым затратам относятся затраты, связанные с пройденным расстоянием автомобиля и его деятельностью.

Вторая глава диссертации, названная «Практическое состояние осуществления учета затрат в предприятиях автомобильного транспорта», посвящена вопросам осуществления учета по видам затрат в предприятиях автотранспорта, практическому состоянию ведения учета затрат, связанных с

³ Официальные данные Государственного комитета по статистике Республики Узбекистан.

товарно-материальными запасами транспортных предприятий, с основными средствами.

Считаем необходимым затраты на процесс оказания услуг, страхование, проведение медицинского осмотра, оформление путевых листов, получение лицензии внести в организационные затраты, которые входят в состав себестоимости услуг.

К каким статьям расходов отнести затраты на получение лицензии в предприятиях автотранспорта ещё не определены. Считаем целесообразным в общем порядке затраты на получение лицензии включить в себестоимость оказания услуг.

В настоящее время существует норма износа автомобильных шин с точки зрения методологии, однако нет нормы вычета полной стоимости в себестоимости услуг, поэтому изучены вопросы определения и контроля остаточной стоимости автошин, учет использования сезонных шин в действующих автотранспортах, проблемы, возникающие при введении в себестоимость услуг стоимость износа автошин.

На сегодняшний день в предприятиях автотранспорта применяются нормы амортизации для легковых автомобилей 20%, грузовым автомобилям и автобусам – 15%. Изучено, что одновременно в предприятиях автотранспорта грузовые автомобили служат 10 – 12 лет, автобусы – 8 – 12 лет, легковые автомобили – 6 – 8 лет.

Автор изучил и сформировал определенные предложения по нормам учета амортизации основных средств, требования, определенные в ст.144 Налогового кодекса РУз.

Разработаны предложения по нормам учета амортизации автотранспорта, в частности автобусов, грузовых автомобилей, а также на этой основе обосновано введение дополнений в Налоговый кодекс, укрепление нормативно-правовой базы учета амортизации (табл. 2).

Из таблицы видно, что в группу действующего транспорта вошли 8 основных средств. Если обратим внимание, то ни в одном из пунктов не упоминаются ни автобусы, ни грузовые автомобили. В состав действующих автотранспортов, легковых автомобилей, другим основным средствам мы можем ввести изучаемые нами основные средства предприятий автотранспорта. Автомобильным транспортом, введенным в три вида, определена норма амортизации 20%.

Третья глава диссертации, названная «Направления совершенствования учета затрат в предприятиях автомобильного транспорта», освещены вопросы факторов, влияющих на совершенствование учета затрат в предприятиях автотранспорта, совершенствования ведения учета товарно-материальных запасов в предприятиях автотранспорта.

Исходя из темы исследования и характеристики оказания услуг объектом, на основные направления снижения себестоимости: «Снижение норм затрат на товарно-материальные запасы (не влияя на качество)» и «Сокращение непроизводительных затрат»-мы рассмотрели как на факторы, оказывающие основное влияние на совершенствование учета затрат оказания услуг.

Таблица 2

Нормы износа по видам основных средств⁴

| Действующая редакция | | Предложенная редакция | |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Название основных средств | Годовая норма износа в % | Название основных средств | Годовая норма износа в % |
| Действующий транспорт | | Действующий транспорт | |
| Действующая структура железной дороги | 8 | Действующая структура железной дороги | 8 |
| Морские, речные корабли рыбной промышленности | | Морские, речные корабли рыбной промышленности | |
| Авиатранспорт | | Авиатранспорт | |
| Действующий состав автомобильного транспорта производственный транспорт | 20 | Действующий состав автотранспорта (кроме грузовых автомобилей и автобусов), производственный транспорт | 20 |
| Легковые автомобили | | Легковые автомобили, макро и грузовой автомобиль типа легкового автомобиля | |
| Промышленные тракторы | | Промышленные тракторы | |
| Коммунальный транспорт | 10 | Коммунальный транспорт | 10 |
| Специальные вахтовые вагоны | | Специальные вахтовые вагоны | 15 |
| | | Грузовые автомобили | |
| Специальные вахтовые вагоны | | Автобусы (микроавтобусы) | |
| Другие транспортные средства | 20 | Другие транспортные средства | 20 |

Поэтому в этой диссертации основное внимание уделено совершенствованию учета затрат использования «Товарно-материальные запасы» и «Основные средства».

Рекомендуется классифицировать по статьям калькуляции производственных затрат учет себестоимости транспортных услуг со стороны предприятий автотранспорта.

По нашему мнению, классификация затрат на оказание услуг в предприятиях автотранспорта по статьям калькуляции, давая возможность правильного учета затрат, способствует правильному распределению среди статей калькуляции каждой затраты.

Во второй главе рассмотрен вопрос списания шин при их установки без списания по нормам эксплуатации автомобильных шин, которые изучены в качестве затрат на оказание услуг, поэтому автор обосновал, что, во-первых, не обеспечена равномерность затрат, во-вторых, учет шин от текущего месяца до следующего с нулевой стоимостью оказывает влияние на себестоимость услуг и финансовые результаты, также были разработаны предложения по этому вопросу.

В частности, дано предложение о том, чтобы в состав счета 1040 - «Запасные части» ввести рабочий счет, учитывающий автомобильные шины, затраты на которые исчислять в соответствии с пройденным путем

⁴ Разработан автором.

(километраж). Подчеркнуто, что такое положение присуще использованным много лет сезонным шинам.

Обосновано, что статья «Возврат отходов» (регенерированное масло), указанная в классификации по статьям калькуляции затрат в масштабе отрасли, служит одним из факторов снижения себестоимости оказанных услуг.

В возвращенные отходы входит просроченное моторное масло. Учет данного масла на сегодняшний день не проводится. Влияние на прибыль предприятия учета использованного моторного масла было рассмотрено на примере предприятиях АО «Тошшахартрансхизмат».

Таблица 3

Затраты на моторное масло, использованное 2 месяца предприятиях АО «Тошшахартрансхизмат»⁵

| № | Виды автотранспорта | Кол-во | Используемое масло, в л. | Всего используемое масло, в л. | Средняя стоим. 1 л моторного масла, в сум | Всего стоимость в тыс. сум |
|----|---------------------|--------|--------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|
| 1. | Mersedes Benz | 650 | 25 | 16250 | 45000 | 731250 |
| 2. | Isuzu | 800 | 12 | 9600 | 45000 | 432000 |
| 3. | MAN | 5 | 30 | 150 | 45000 | 6750 |
| 4. | Hundai | 4 | 25 | 100 | 45000 | 4500 |
| | Всего | | 92 | 26100 | | 1174500 |

По сведениям таблицы видно, что в акционерном обществе существующие 650 шт. автобусов Mercedes-benz разовое используемое моторное масло составляет 25 литров, на все автобусы разовое масло составляет 16250л. В среднем, учитывая пройденный за 2 месяца путь и замену моторного масла, получается, что годовые затраты моторного масла составляют 7 млрд 47 млн сум.

Количество использованного масла, по сведениям специалистов, уменьшается на 1 литр. В качестве продолжения вышеназванного примера выведем сумму использованного моторного масла (табл. 4).

Таблица 4

Затраты на использование и возвращение 2- месячные моторное масло (регенерированное масло) предприятиях АО «Тошшахартрансхизмат»⁶

| № | Виды автотранспорта | Существ. кол-во | Использованное моторное масло, литр | Всего использов. масло, литр | Средняя стоимость 1 литра | Всего стоимость, тыс. сум |
|----|---------------------|-----------------|-------------------------------------|------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 1. | Mersedes Benz | 650 | 24 | 15600 | 2000 | 31200 |
| 2. | Isuzu | 800 | 11 | 8800 | 2000 | 17600 |
| 3. | MAN | 5 | 29 | 145 | 2000 | 290 |
| 4. | Hundai | 4 | 24 | 96 | 2000 | 192 |
| | Всего | | 88 | 24641 | | 49282 |

⁵ Разработано автором на основании данные АО «Тошшахартрансхизмат» за 2016 год.

⁶ Разработано автором на основании данные АО «Тошшахартрансхизмат» за 2016 год.

При исследовании было выявлено отсутствие определенных указаний при учете амортизации основных средств в предприятиях автотранспорта. На основе исследования автором предложено использовать метод амортизации пропорционально объему проделанной работы (Табл. 5).

Таблица 5

«Основные средства» учет амортизации в производстве⁷

| № | Наименование автотранспорта | Определение расстояния, тыс. км | Амортизационная стоимость, тыс. сум | Сумма износа за 1 км, сум | Средне-месячное расстояние, км | Сумма износа за 1 мес., тыс. сум |
|----|-----------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | $5=4/3$ | 6 | $7=5*6$ |
| 1. | автобус Mercedes-Benz | 850 | 300 000 | 353 | 8100 | 2859,3 |
| 2. | автобус Isuzu | 700 | 120 000 | 171,4 | 7600 | 1302,6 |
| 3. | автобус Ikarus | 800 | 150 000 | 187,5 | 8000 | 1500 |
| 4. | автомобиль Nexia | 380 | 65 000 | 171 | 9200 | 1573,2 |

В предприятиях автотранспорта, оказывающих услуги пассажиро- и грузоперевозок, рекомендуем использовать следующие дополнительные аналитические счета «Топливо» (Рис. 2)



Рис. 2 Структура счета топлива⁸

⁷ Разработан автором.

⁸ Разработан автором.

Система учета предприятий автотранспорта должна отражать места хранения горюче-смазочных материалов автомобилей, а также их видов. Для этого целесообразно открыть счет «Топливо под ответственностью водителей» - 1031 в плане рабочих счетов бухгалтерии.

Купленное топливо оприходывается на складе, часть, выданная со склада водителю, под его ответственность переводится на аналитический счет, затем на основании расхода переводится в себестоимость услуг.

Автор изучил вопросы естественного уменьшения топлива не только в заправках или предприятиях, но и баках автомобилей, игнорирование этого факта, приводит к ответственности водителей, по отношению к ним появляется недоверие, иногда они вынуждены возмещать эти убытки, и в качестве решения этой проблемы предложено учитывать количество природных потерь топлива при использовании автотранспорта водителем в бухгалтерском учете как природные потери.

Норма природных потерь топлива прибавляется к себестоимости оказанных услуг, излишки нормы доплачивает водитель.

Целью этого рекомендованного метода является возможность информирования о местах использования топлива, правильное определение доли топлива в себестоимости услуг, повышение ответственности водителей, эффективное использование топлива и уменьшение себестоимости оказанных услуг.

По мнению исследователя, целесообразно использовать дополнительные счета «Автомобильные шины на складе (1041)», «Используемые автомобильные шины (1042)» к счету 1040 - «Запасные части», которые дают более детальные сведения о состоянии автошин в отрасли.

Эти результаты исследования, обобщив в следующей таблице, рассмотрим на примере 4 - Автопредприятия.

Здесь стоимость автошины составляет 1 200 000 сум, норма действия – 80 000 км. Мы можем сказать, что шина автомобиля за 1 км пробега изнашивается на 15 сум ($1\,200\,000/80\,000$). Остальные расчеты за 12 месяцев можно увидеть в следующей таблице.

Из таблицы видно, что шина одного автомобиля при использовании 12 месяцев пробегает 68500 км. По определенным нормам он может еще пробежать 11500 км. Кроме этого, стоимость шины – 1200 тыс. сумм, с нашим предложением перевести себестоимость износа за 12 месяцев сумма достигает 1027,5 тыс. сумм. Остаток на счете 1042 составляет 172,5 тыс. сумм, если данную шину использовать в следующие месяцы, то в то время переводится в себестоимость. Мы думаем, использование этого метода, во-первых, приведет к правильному определению себестоимости оказанных услуг, то есть по установленному порядку стоимость автошины, выданного в производство, полностью не вычитывается из счета, наоборот, постепенно, в соответствии с периодом использования добавляется в себестоимость оказанных услуг. Во-вторых, мы будем иметь четкую информацию для контроля используемых автошин. В третьих, один объект не будет дважды фигурировать в бухгалтерском учете

Таблица 6

Норма амортизации шин автомобиля по пробегу⁹

| № | Месяцы | Пробег автомобиля | Сумма износа за 1 км. (1200000/ 80000) | Сумма, переводимая в себестоимость | Собранный износ | Проводка | | Остаточная стоимость шины (1042 остаток счета) |
|-----|----------|----------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------|----------|------|---------------------------------------------------------|
| | | | | | | 7 | 8 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5=3*4 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1. | Январь | 5300 | 15 | 79500 | 79500 | 2010 | 1042 | 1120500 |
| 2. | Февраль | 5700 | 15 | 85500 | 165000 | 2010 | 1042 | 1035000 |
| 3. | Март | 5800 | 15 | 87000 | 252000 | 2010 | 1042 | 948000 |
| 4. | Апрель | 5000 | 15 | 75000 | 327000 | 2010 | 1042 | 873000 |
| 5. | Май | 5400 | 15 | 81000 | 408000 | 2010 | 1042 | 792000 |
| 6. | Июнь | 5300 | 15 | 79500 | 487500 | 2010 | 1042 | 712500 |
| 7. | Июль | 6200 | 15 | 93000 | 580500 | 2010 | 1042 | 619500 |
| 8. | Август | 6300 | 15 | 94500 | 675000 | 2010 | 1042 | 525000 |
| 9. | Сентябрь | 6200 | 15 | 93000 | 768000 | 2010 | 1042 | 432000 |
| 10. | Октябрь | 6000 | 15 | 90000 | 858000 | 2010 | 1042 | 342000 |
| 11. | Ноябрь | 5700 | 15 | 85500 | 943500 | 2010 | 1042 | 256500 |
| 12. | Декабрь | 5600 | 15 | 84000 | 1027500 | 2010 | 1042 | 172500 |
| | Всего | 68500 | | 1027500 | | | | |

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основе научного исследования по теме совершенствования учета затрат на предприятиях автомобильного транспорта сформированы следующие заключения:

1. Были даны возможности проконтролировать определенность себестоимость услуг при учете центров появления затрат в предприятиях автомобильного транспорта, а также прозрачности и достоверности затрат.

2. В предприятиях автомобильного транспорта Республики Узбекистана в затраты, определяющие себестоимость услуг, входят затраты на заработанную плату, топливо, смазочные материалы, запасные части автомобиля, на амортизацию, ремонт состава движения. Рассмотренные характеристики оказывают влияние на классификацию и учет затрат в предприятиях автотранспорта.

3. При выборе варианта, отраженного в бухгалтерском учете затрат на ремонт, необходимо учитывать следующие принципы:

⁹ Разработан автором.

по действительным затратам отражается ремонт (единовременный), не требующих больших затрат средств. При использовании данного учета затраты на ремонт основных средств, по мере их появления, отражаются в бухгалтерском учете, и они вводятся в себестоимость в период отчетности;

имеются условия, которые необходимо выполнить при отражении в составе затрат в будущем действительных затрат для создания базы или ремонта. В частности, предприятие при создании базы может действовать на основе плановых показателей, которые могут отличаться от действительных производственных затрат, однако после окончания периода отчетности необходимо провести инвентаризацию базы.

4. Исходя из исследования, рекомендуется проведение классификации по статьям калькуляции производственных затрат при учете себестоимости транспортных услуг со стороны автопредприятий. По нашему мнению, классификация по статьям калькуляции затрат оказания услуг даст возможности правильного учета затрат, правильного распределения каждой затраты в статьях калькуляций.

5. В автотранспортных предприятиях автомобильные шины после пробега установленной нормы списываются. Однако в данном случае проблема в том, что автомобильные шины учитываются в затратах сразу после их установления в автомобиле. Это изначально приводит к повышению себестоимости услуг. На основе НБСУ-4 национальных стандартов бухгалтерского учета 1040- считается «Запасными частями», шины в производстве списываются со счета и их стоимость полностью переводится или в стоимость продукции, или в себестоимость оказанных услуг. Если исходить из своеобразных технологических свойств отрасли, то не целесообразно применение этого метода. Потому что одной шиной осуществляется пробег определенного расстояния, оказываются разные услуги и все это происходит в определенное время. Еще одна технологическая особенность отрасли в том, что автомобили используют сезонные шины. Если даже некоторые шины используют 8 -10 лет, они при установлении впервые в автомобиль полностью переходят в себестоимость.

6. Статья «Возврат отходов» (регенерированное масло), указанный при классификации по статьям калькуляций в масштабе отрасли, затрат услуг, служит одним из факторов уменьшения себестоимости услуг. Ведение учета возвращенных отходов в предприятиях не только уменьшает себестоимость услуг, не только является основной для переработки масел в цехах переработки, но и предотвращает разрушение экологии.

7. Были даны дополнения в норму амортизации 5 группы, отражающие норму амортизации статьи - 144 Налогового кодекса республики Узбекистан.

8. Был разработан и предложен для использования порядок применения метода учета амортизации пропорционально объёму выполненных работ при учёте амортизации в предприятиях автотранспорта.

Предложение по порядку учета амортизации заключается в следующем: мы не ожидаем эксплуатации автомобиля долгое время, если даже пройдет срок, это не вызовет отрицательного отношения. Здесь стоимость

амортизации автомобиля определяется делением на пробег автомобиля (сущ./износ км.), а также амортизация рассчитывается в соответствии с пробегом каждого автомобиля.

9. Учитывая своеобразие классификации используемого топлива в автопредприятиях, на основе плана счетов (НБСУ) №21 разработанных рабочих счетов, мы думаем, с целью организации счета затрат топлива, целесообразно использовать дополнительные счета к счету 1030-«Топливо», то есть 1030-1-«Нефтяная продукция на складе», 1030-2-«Природный газ на складе», 1030-3-«Твердое топливо на складе».

Необходимо использовать аналитический счет по видам топлива «Нефтяная продукция» и «Природный газ».

10. Рекомендуются нормы природного уменьшения продуктов нефти в пунктах или на складе предприятий автотранспорта, а также в баках автомобилей.

При учете количества природных потерь при использовании топлива под ответственностью водителей рекомендуется использовать счет 1620-«Природные потери при использовании нефтяной продукции».

11. С целью правильного определения себестоимости оказанных услуг, постепенного ввода в себестоимость услуг использованных автошин целесообразно использовать счета 1040-«Запасные части», дополнительные к нему счета 1041-«Автомобильные шины на складе», 1042-«Использованные автомобильные шины».

12. Были даны предложения по классификации основных средств предприятий автотранспорта на: «Активные основные средства» и «Неактивные основные средства».

«Активные основные средства», а основные средства другой деятельности – как «Неактивные основные средства». Считаем целесообразным при учете износа «Активных основных средств» использовать метод «Учета износа пропорционально объему выполненных работ», а при учете «Неактивных основных средств» - метод «Равного (прямолинейного) учета». В некоторых случаях, при тяжелых природных условиях и непрерывных грузоперевозок, для транспортных средств, оказывающих услуги, необходимо использовать метод «Усиления».

Разработанные предложения и рекомендации, использованные на практике или отраженные в нормативно-правовых документах, способствовали не только уменьшению себестоимости оказываемых услуг предприятий автотранспорта, но и будут способствовать ликвидации неопределенностей и неразберихи в отрасли.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING SCIENTIFIC DEGREES
DSc.27.06.2017.I.17.01 AT TASHKENT FINANCIAL INSTITUTE**

TASHKENT STATE OF ECONOMIC UNIVERSITY

KALONOV MUKHIDDIN BAKHRITDINOVICH

**IMPROVEMENT OF COST ACCOUNTING IN AUTOMOBILE
TRANSPORT ENTERPRISES**

08.00.08 - Accounting, economic analysis and audit

**DISSERTATION ABSTRACT OF THE DOCTOR OF PHILOSOPHY (PhD) ON
ECONOMICS**

Tashkent – 2018

The theme of doctoral dissertation (PhD) on economics is registered at the Supreme Attestation Commission of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan under the number B2017.2.PhD/Iqt161.

The doctoral dissertation (PhD) has been carried at Tashkent State Economic University

The abstract of the dissertation is posted in two languages (Uzbek, Russian) on the web site (www.tfi.uz) and information-educational portal «ZiyoNet» (www.ziynet.uz).

| | |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Scientific director: | Kholbekov Rasul Olimovich Doctor of Economics, Professor |
| Official opponents: | Karimov Akrom Abbosovich Doctor of Economics, Professor |
| | Mamadiyarov Dilshod Uralovich Candidate of Economic Sciences, Assistant professor |
| Leading organization: | Tax Academy of the State Tax Committee of the Republic of Uzbekistan |

The defense of the dissertation will be held on «__» 2018_____ at ____ at the meeting of the Scientific Council numbered DSc.27.06.2017.I.17.01 of Tashkent Financial Institute. Address: 60A, Amir Temur str., Tashkent, 100000. Phone: (99871) 234-53-34, fax: (99871) 234-11-48, e-mail: tmi@tmi.uz Meeting hall.

It is possible to review with the doctoral dissertation of economic science (PhD) in the Information-Resource center of the Tashkent Financial Institute (registered №_____). Address: 60A, Amir Temur str., Tashkent, 100000. Phone: (99871) 234-53-34, fax: (99871) 234-11-48, e-mail: tmi@tmi.uz

The abstract of dissertation is distributed on «__»_____2018.
(Registry record № _____ dated «__»_____2018).

N.X.Haydarov

Chairman of Scientific Council for awarding scientific degrees, Doctor of economics, Professor

S.U.Mehmanov

Scientific secretary of the scientific council for awarding scientific degrees, Philosophy Doctor on Economics, Professor

A. Tuychiev

Chairman of the Scientific seminar under the Scientific council for awarding scientific degrees, Doctor of economics, Assistant professor

INTRODUCTION (abstract of the thesis of the doctor of philosophy (PhD))

The purpose of the research is to develop proposals and recommendations to improve the costs of transportation, based on the specific technological features of autotransport services.

The object of the research is the use of accounting and reporting, accounting for expenses and cost estimation services established at the enterprises of the Uzbek Automobile and River Transport Agency.

The scientific novelty of the research is as follows:

Proposals were made on the methodology for calculating the prime cost of the services rendered by the enterprises of road transport and the cost of the cost of the services rendered on the basis of deduction of production costs from production costs;

Recommendations have been developed on the efficient use of fuel, storage and production of fuel, including the methods of correct calculation and accounting of deficits on fuel, including fuel and fuel, for car owners;

In order to reduce the costs of the service and correctly organize the account, the procedure for deductions of automobile tires and accumulators has been developed and recommended for practical use;

The company has developed a guideline on the methods of grouping and depreciation of fixed assets in motor transport companies, including the calculation of amortization method for production of passenger and freight cars;

In the automobile transport enterprises, there are recommendations on depreciation rates, based on the fact that the cost of depreciation of the moving component is practically unmatched, and that some of the cars have problems due to the fact that Article 144 of the Tax Code does not specify the depreciation rate.

The procedure for determining the prime cost for the grouping of the services for road transport services by the items of calculations is recommended.

Implementation of the research results. On the basis of scientific recommendations and practical recommendations on the results of the dissertation on the topic: "Improvement of cost accounting in automobile transport enterprises":

According to the Decree of the President of the Republic of Uzbekistan dated July 12, 2017 and by the July 13, 2017 Act No. 3/2594, the Uzbek Agency for Automobile and River Transport has accepted the following:

the use of fuel efficient fuel, fuel and oil refining and accounting for motor vehicles, storage and storage of motor vehicles, and the correct calculation and accountability of fuel consumption incurred by the driver were eliminated and the confusion of accountability in the enterprise enterprises was eliminated 5.3 percent economic efficiency was achieved.

Improving the utilization of network utility vehicles, discharging and disassembling the battery. As a result of the implementation of this proposal, the cost reduction of services was 2.6%.

At the enterprises of the road transport company. This resulted in an increase in engine oil costs by 4.2 percent due to the reduction in the cost of services and the increase in operating revenue.

At the enterprises of auto transport, the method of calculation of amortization, the rate of depreciation is fixed on the basic means. This proposal was adopted to improve the regulatory and legal documents.

The Ministry of Finance of the Republic of Uzbekistan (in accordance with the Decree № 38 of September 11, 2017 and the reference on September 12, 2012, No. 17-02-35 / 493) has been adopted as follows:

Recommendations for grouping and calculating production costs based on the calculation of production costs for motor transport services;

Recommendations for the improvement of fuel accounting in motor transport enterprises that provide freight and passenger transportation services are for practical use.

Structure and size of the dissertation. The dissertation consists of introduction, 3 chapters, summary, list of publications and applications. The volume of the dissertation is 143 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (I часть, I part)

1. Калонов М.Б. Организация учета и анализа затрат на оказание транспортных услуг. // *Viznes-Эксперт*. – Тошкент, 2015 йил 1-сон. 93-95 бетлар.

2. Калонов М.Б. Методологические основы становления и развития управленческого учета в транспортных организациях. // *Viznes-Эксперт*. – Тошкент, 2015 йил 4-сон. 110-111 бетлар.

3. Калонов М.Б. Совершенствование организации учета затрат при оказании транспортных услуг. // *Viznes-Эксперт*. – Тошкент, 2015 йил 6-сон. 105-107 бетлар.

4. Калонов М.Б. Финансово-управленческий учет производственных затрат на организациях автомобильного и речного транспорта. // *Ўзбекистон Республикаси Фанлар Академияси Қорақалпоғистон бўлимнинг «Ахборотномаси»*. Илмий журнал. – Нукус, 2016 йил 1-сон. 128-129 бетлар.

5. Калонов М.Б. Организация учета и анализа затрат на оказание услуг автомобилей. // *Ўзбекистон Республикаси Фанлар Академияси Қорақалпоғистон бўлимнинг «Ахборотномаси»*. Илмий журнал. – Нукус, 2016 йил 2-сон. 83-85 бетлар.

6. Kalonov M.B. Organization of accounting and cost analysis of provision of cars. // *Theoretical & Applied Science. USA. Lancaster*. Илмий журнал– Америка Қўшма Штатлари, 2016 йил 6-сон. 134-136 бетлар.

7. Kalonov M.B. Analysis of modern methods of control costs. // *International Scientific and Practical Conference «World Science»*. UAE.Abu Dhabi. Илмий журнал. – Бирлашган Араб Амирликлари, 2016 йил 9-сон. 14-16 бетлар.

8. Калонов М.Б. Автотранспорт корхонаси иқтисодий таҳлилининг моҳияти ва вазифалари. // *Agro ilm*. Илмий журнал. – Тошкент, 2016 йил. Махсус сон.

9. Калонов М.Б. Автомобиль транспорт корхоналарида харажатларни ўзига хос хусусиятлари ва такомиллаштириш омиллари. // *Иқтисодиёт ва таълим*. Илмий журнал. – Тошкент, 2016 йил 2-сон. 16-20 бетлар.

10. Kalonov M.B. Organization of accounting and cost analysis of provision of cars. // *European Journal of Economics and Management Sciences*. Илмий журнал. – Австрия, Venna, 2017 йил 1-сон. 10-12 бетлар.

11. Калонов М.Б. Ҳозирги шароитда автотранспорт корхонасида ишлаб чиқариш харажатларини ҳисобга олиш. // *Иқтисодиёт ва таълим*. Илмий журнал. – Тошкент, 2017 йил 1-сон. 38-41 бетлар.

12. Калонов М.Б. Анализ исследования методов управления затратами на основе затратнообразующих факторов. // *Agro ilm*. Илмий журнал. – Тошкент, 2017 йил 2-сон.

13. Калонов М.Б. Автотранспорт корхоналари ташкилий-технологик хусусиятлари ва уларнинг транспорт хизматлари харажатларининг ҳисобга

олиш услубига таъсири. // Agro ilm. Илмий журнал. – Тошкент, 2017 йил 3-сон. 114-115 бетлар.

14. Калонов М.Б. Автотранспорт корхонасида харажатларининг бошқарилишини таъминлашга доир ҳисоб юритишнинг таҳлилий ахбороти. // Agro ilm. Илмий журнал. – Тошкент, 2017 йил 4-сон. 111-112 бетлар.

15. Калонов М.Б. Анализ современных методов управления затратами. // O'zbekiston qishloq xo'jaligi. Илмий журнал. – Тошкент, 2017 йил 6-сон. 43-44 бетлар.

16. Калонов М.Б. Автотранспорт корхонаси харажатларини таҳлил қилиш ва методологиясини такомиллаштириш. // Agro-ilm. Илмий журнал. – Тошкент, 2017 йил 5-сон. 115-116 бетлар.

17. Калонов М.Б. К вопросу о методическом подходе к управлению затратами в транспортных организациях. Анализ структуры затрат при производстве автотранспортных услуг. // Экономика и управление: проблемы, решения. Илмий амалий журнал. – Россия. Москва, 2016 йил 7-сон. 73-79 бетлар.

II бўлим (II часть, part II)

18. Калонов М.Б. Учет и анализ деятельности предприятий речного транспорта. // «Хизмат кўрсатиш соҳаси: ривожланиш тенденцияси ва истиқболлари» мавзусидаги республика анъанавий илмий-амалий конференция материаллари тўплами. – Самарқанд, 2016 йил 4-қисм. 219-222 бетлар.

19. Калонов М.Б. Анализ современных методов управления затратами. // «Теория и практика актуальных исследований» материалы XIV международной научно-практической конференции – Россия. Краснодар, 2016 год. с. 48-53.

20. Калонов М.Б. Анализ исследования методов управления затратами на основе затратнообразующих факторов. // «Экономика и управление: анализ тенденций и перспектив развития» XXIX международной научно-практической конференции. – Россия. Краснодар. 2016 год. с. 79-84.

21. Калонов М.Б. Автотранспорт корхоналарининг ташкилий-технологик хусусиятлари ва уларнинг транспорт хизматлари харажатларини ҳисобга олиш методикасига таъсири. // «Мустақиллик йилларида Ўзбекистон банк-молия тизимининг ривожланиши» мавзусидаги илмий-амалий конференция материаллари тўплами. Тошкент, 2016 йил. 330-332 бетлар.

22. Калонов М.Б. Анализ структуры затрат при производстве автотранспортных услуг. // «Политика, экономика и социальная сфера» материалы XIV международной научно-практической конференции. – Россия. Новосибирск, 2017 год. с. 76-79.

23. Методический подход управления затратами при анализе факторов формирования затрат в организациях автомобильного и речного транспорта. «Проблемы современной экономики» XXXVIII международной научно-практической конференции. – Россия. Новосибирск, 2017 год. с. 114-118 бетлар.

Автореферат «Жамият ва бошқарув» журналида таҳрирдан ўтказилди.
(27.12.2017 йил).

Босишга рухсат этилди: 28.12.2017 йил
Бичими 60x44 ¹/₁₆, «Times New Roman»
гарнитурда рақамли босма усулида босилди.
Шартли босма табағи 3. Адади: 100. Буюртма: № 439.

Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академияси,
100197, Тошкент, Интизор кўчаси, 68.

«АКАДЕМИЯ НОШИРЛИК МАРКАЗИ»
Давлат унитар корхонасида чоп этилди.