

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ
ХУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
DSc.03/10.12.2019.I.16.01 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ

ЭРГАШЕВ ШЕРЗОД ТАШПЎЛАТОВИЧ

АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИДА ИҚТИСОДИЙ
ТАҲЛИЛНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ

08.00.08 – Бухгалтерия ҳисоби, иқтисодий таҳлил ва аудит

иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертация
АВТОРЕФЕРАТИ

Тошкент – 2021

УДК: 657.1+629.3 (575.1)

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

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

**Content of dissertation abstract of doctor of philosophy (PhD) on
Economical sciences**

Эргашев Шерзод Ташпўлатович

Автомобиль транспорти корхоналарида иқтисодий таҳлил
такомиллаштириш..... 3

Эргашев Шерзод Ташпулатович

Совершенствование экономического анализа на предприятиях
автомобильного транспорта..... 23

Ergashev Sherzod Tashpulatovich

Improving economic analysis at automobile transport enterprises..... 43

Эълон қилинган ишлар рўйхати

Список опубликованных работ

List of published works 48

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ
ХУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
DSc.03/10.12.2019.I.16.01 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ

ЭРГАШЕВ ШЕРЗОД ТАШПЎЛАТОВИЧ

АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИДА ИҚТИСОДИЙ
ТАҲЛИЛНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ

08.00.08 – Бухгалтерия ҳисоби, иқтисодий таҳлил ва аудит

иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертация
АВТОРЕФЕРАТИ

Тошкент – 2021

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маъжмасы ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида B2020.2.PhD/Iqt1379 рақам билан рўйхатга олинган.

Докторлик диссертацияси Тошкент давлат иқтисодиёт университетида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (Ўзбек, рус, инглиз (резюме)) Илмий кенгаш веб-саҳифаси (www.tfi.uz) ва «Ziynet» ахборот таълим порталига (www.ziynet.uz) жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:

Калонов Муҳиддин Бахритдинович
иқтисодиёт фанлари доктори, доцент

Расмий оппонентлар:

Ибрагимов Абдуганур Каримович
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

Очилов Илс Келдиёрович
иқтисодиёт фанлари номзоди, доцент

Етакчи ташкилот:

Тошкент давлат аграр университети

Диссертация ҳимояси Тошкент давлат иқтисодиёт университети ҳузуридаги илмий даражалар берувчи DSc.03/10.12.2019.I.16.01 рақамли Илмий кенгашнинг 2021 йил «4» август соат 1130 даги мажлисида бўлиб ўтади. Манзил: 100066, Тошкент шаҳри, Ислоҳ Каримов кўчаси, 49-уй. Тел: (99871) 239-28-72; факс: (99871) 239-01-49, (99871) 239-43-51. e-mail: tdiu@tdiu.uz

Диссертация билан Тошкент давлат иқтисодиёт университетининг Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (4059 рақами билан рўйхатга олинган). Манзил: 100066, Тошкент шаҳри, Ислоҳ Каримов кўчаси, 49-уй, Тел: (99871) 239-28-72; 239-01-49. факс: (99871) 239-43-51, e-mail: tdiu@tdiu.uz

Диссертация автореферати 2021 йил «19» 07 кuni тарқатилди.
(2021 йил «19» 07 даги 18 рақамли реестр баённомаси).



Н.Х. Жумаев
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш раиси, и.ф.д., профессор

Б.Т. Бердияров
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш котиби, и.ф.д., доцент

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

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурияти. Жаҳонда транспорт хизматларига бўлган эҳтиёж йил сайин ошиб бормоқда. Бугунги кунда деярли ҳар бир инсон кундалик ҳаётида ва ишлаб чиқаришда автомобиль транспорти воситаларидан фойдаланади ҳамда унга эҳтиёж сезади. Чунки автомобиль транспорти воситалари мобиль бўлганлиги сабабли, темир йўл, ҳаво йўли ва сув транспортларидан фарқли ўлароқ, сўнгги манзилга етказиб беришни таъминлайди. Бундан ташқари, қисқа манзилларга етказиб бериш айнан автомобиль транспорти воситаларига хосдир. Автомобиль транспорти суткада 24 соат давомида энг кам сонли йўловчиларни ва энг кичик ҳажмли юкларни ҳам ташиш бўйича ўз хизматини таклиф эта олади. «Шу боис дунёда автомобиль транспорти XX асрнинг ўрталаридан бошлаб қуруқликдаги транспортлар бўйича етакчи ўринга чиқиб олди ва дунё миқёсида йўловчи ташиш ҳажми 82 фоизга етди»¹. Дунё бўйича логистика хизматида охириги нуқталарга етказиб бериш автомобиль транспорти воситалари томонидан амалга оширилади. Шу сабабдан ҳам транспорт хизматлари турлари ичида асосий ўринни автомобиль транспорти хизмати эгаллайди. Транспорт хизмати харажатлари ишлаб чиқаришнинг барча жараёнларида мавжуд, шунингдек, бирор соҳани транспорт хизматисиз тасаввур қилиш имконсиз.

Дунё миқёсида транспорт хизматларининг ривожланиши миллий транспорт хизматларининг ривожланишига туртки бўлмоқда. Транспорт хизматлари ривожланиши барча соҳаларнинг тараққий этишига таъсир кўрсатади. Жаҳонда ишлаб чиқариш ва халқаро савдонинг харакатини белгиловчи таркибий силжишлар жаҳон автомобиль транспорти соҳасида содир бўлаётган ўзгаришлар билан бевосита боғлиқ. Автомобиль транспорти корхоналарини иқтисодий таҳлил қилиш орқали ўрганиш бўйича замонавий тадқиқотлар олиб бориш талаб этилиши ва бунга объектив эҳтиёжнинг шаклланиши ушбу тадқиқотнинг жаҳон миқёсида бирдек долзарблигини кўрсатади.

Республикамизда транспорт тизими, жумладан, автомобиль транспорти орқали ташиш хизматлари сифатини кўтариш, хизматлар таннархини пасайтириш, автомобиль транспорти хизмати кўрсатувчи корхоналар рақобатбардошлилигини ошириш, уларнинг молиявий барқарорлигини таъминлашга қаратилган қатор чора-тадбирлар кўрилмоқда. Транспорт соҳасида «темир йўл, автомобиль ва авиация транспортини янада ривожлантириш ҳамда уларнинг моддий-техника базасини мустаҳкамлаш, юк ташиш бўйича улар томонидан кўрсатилаётган хизматлар даражаси ва сифатини ошириш..., шаффоф ва рақобат муҳитини яратиш, харакат таркиби паркини кенгайтириш»² муҳим вазифа сифатида белгилаб олинган. Бу борада автомобиль транспорти хизматини кўрсатувчи субъектлар рентабеллигини

¹ <https://eee-region.ru/article/4602/>

² Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 2 декабрдаги ПҚ-3422-сон «2018 – 2022 йилларда транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш ва юк ташишнинг ташқи савдо йўналишларини диверсификациялаш чора-тадбирлари тўғрисида»ги қарори.

аниқлаш, молиявий барқарорлик ва активлар билан таъминланганлигини ифодаловчи кўрсаткичлар бўйича тўлиқ ахборот базасини шакллантириш асосида самарали бошқарув қарорларини қабул қилиш орқали хизматлар даражаси ва сифатини оширишга қаратилган илмий тадқиқотлар кўламини янада кенгайтириш мақсадга мувофиқ.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сон «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги, 2019 йил 1 февралдаги ПФ-5647-сон «Транспорт соҳасида давлат бошқаруви тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги Фармонлари, 2017 йил 2 декабрдаги ПҚ-3422-сон «2018-2022 йилларда транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш ва юк ташишнинг ташқи савдо йўналишларини диверсификациялаш чора-тадбирлари тўғрисида»ги, 2018 йил 6 мартдаги ПҚ-3589-сон «Автомобиль транспортини бошқариш тизимини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги, 2019 йил 6 мартдаги ПҚ-4230-сон «Юк ва йўловчи ташиш тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги қарорлари ҳамда соҳага оид бошқа меъёрий ҳужжатларда кўрсатилган вазифаларни амалга оширишга 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 ўрганилганлик даражаси. Хорижлик иқтисодчи олимлар: М.И.Баканов, А.Д.Шеремет, А.М.Фридман, Е.В.Табачникова, А.С.Стринковская, В.П.Павельев, Е.В.Павельева, С.А.Яценко, Н.В.Тарханова, А.А.Бырбыткин, шунингдек, республикада иқтисодчи олимлари: И.Т.Абдукаримов, М.Қ.Пардаев, К.Б.Уразов, Б.А.Хасанов, М.Б.Калонов³

³ Баканов М.И., Шеремет А.Д. Теория экономического анализа. – М.: ИНФРА-М, 2011. – С.13, 367; Фридман А.М. Финансы организации (предприятия). Учебник. 2-е изд. – М.: Дашков и К, 2013. – С.368 – 369. Табачникова Е.В. Исследование влияния факторов внешней среды на устойчивость транспортного предприятия // Вестник АГТУ. Сер.: Экономика. 2019. №1. – С.53 – 61; Стринковская А.С. Экономический анализ и диагностика бизнес-среды грузовых автотранспортных предприятий в системе принятия управленческих решений // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. 2016. №3 (13). – С.69; Павельев В.П., Павельева Е.В. Применение факторного анализа для оценки эффективности управления предприятием // Известия МГТУ «МАМИ». 2013. №4 (18). Т.1. Серия 5. Социально-экономические науки; Яценко С.А. Качество логистики с позиций обслуживания клиентуры в транспортно-логистических компаниях // Известия Волгоградского государственного технического университета. 2014. №19 (146). Вып. 9. – С.88 – 91; Тарханова Н.В. Анализ себестоимости транспортных услуг // ВЕСТНИК ИрГТУ. 2015. №12 (107); Бырбыткин А.А. Методы экономического анализа деятельности транспортных организаций для выявления признаков несостоятельности и преднамеренного банкротства // Transport business in Russia. 2017. №2. – С.144 – 155; Абдукаримов И.Т. Отчет о прибылях и убытках – основной источник информации для мониторинга и анализа финансовых результатов предприятия // Актуальные вопросы экономики и управления. 2013. №1 (047); Пардаев М.Қ. ва бошқалар. Иқтисодий таҳлил назарияси. – Тошкент: Сано-стандарт, 2014. – 336 б; Уразов К.Б. Иқтисодий эркинлаштириш шароитида бухгалтерия ҳисобининг концептуал масалалари. – Тошкент: Фан, 2005; Хасанов Б.А. ва бошқалар. Молиявий таҳлил: Дарслик. – Тошкент: Иқтисодий, 2020. – 736 б; Калонов М.Б. Автомобиль транспорти корхоналарида харажатлар ҳисобини юритиш масалалари: Монография. – Тошкент: Iqtisod-moliya, 2018. – 176 б.

ва бошқа олимларнинг илмий ишларида транспорт корхоналарида иқтисодий таҳлил назарий ва методологик асосларининг айрим жиҳатлари ўрганилган.

Мамлакатимиз олимларидан М.Қ.Пардаев томонидан автомобиль хизматини кўрсатувчи корхоналарнинг самарадорлигини баҳолаш ва таҳлил қилиш усуллари, юк ташувчи автомобиль хизмати кўрсатувчи корхоналар фаолиятини таҳлил қилишнинг ўзига хос хусусиятлари тадқиқ этилган. Б.А.Хасанов тадқиқотларида соҳада харажатлар таҳлиliga асосий эътибор қаратилган. Айнан автомобиль транспорти корхоналарида тўлиқ иқтисодий таҳлилни ташкил этиш алоҳида тадқиқот сифатида ўрганилмаган.

Диссертация мавзусининг диссертация бажарилаётган олий таълим ва илмий-тадқиқот муассасаси илмий-тадқиқот ишлари билан боғлиқлиги. Мазкур тадқиқот мавзуси Тошкент давлат иқтисодиёт университетининг илмий-тадқиқот ишлар режасига мувофиқ ФМ-6 «Ўзбекистон иқтисодиётини модернизациялаш шароитида бухгалтерия ҳисоби, иқтисодий таҳлил, аудит ва статистика соҳалари тараққиётининг концептуал йўналиши» мавзусидаги лойиҳа доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади автомобиль транспорти корхоналарида иқтисодий таҳлилни такомиллаштириш бўйича таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари:

автомобиль транспорти корхоналарида иқтисодий таҳлил кўрсаткичларини аниқлаш ва назарий-услубий хулосаларни шакллантириш;

иқтисодий таҳлил нуқтаи назаридан автомобиль транспорти корхоналарида активлар рентабеллигини аниқлаш, асосий воситаларни гуруҳларга ажратиш, эскириш даражаси ва фонд қайтимини аниқлаш ҳамда янгилаб бориш бўйича таклифлар ишлаб чиқиш;

автомобиль транспорти корхоналарида тўлов қобилияти коэффицентини ҳисоблаш тартиби бўйича таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқиш;

автомобиль транспорти корхоналарида дебиторлик ва кредиторлик қарзлари таҳлилинини такомиллаштириш бўйича таклифлар ишлаб чиқиш;

автомобиль транспорти корхоналарида пандемия ва ундан кейинги шароитда иқтисодий кўрсаткичларга баҳо бериш бўйича таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқиш.

Тадқиқотнинг объекти сифатида Ўзбекистонда йўловчи ва юк ташиш хизматларини кўрсатувчи автомобиль транспорти корхоналари фаолияти олинган.

Тадқиқотнинг предмети автомобиль транспорти корхоналари иқтисодий таҳлилинини амалга ошириш жараёнида юзага келадиган иқтисодий муносабатлар ташкил этади.

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

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

корхоналарда активлар рентабеллигини аниқлашда айнан ташиш хизматини кўрсатишда иштирок этган активлардан олинган фойдани ҳисобга олишнинг мақсадга мувофиқлиги асосланган;

корхоналарда тўлов қобилияти коэффицентини аниқлашда жорий мажбуриятларга узоқ муддатли мажбуриятларнинг яқин олти ой ичида тўланадиган қисмини ҳисобга олиш таклиф этилган;

корхоналарда асосий воситаларнинг эскиришини бошланғич, ўрта ва юқори даражаларга ажратиш ҳамда ҳаракатдаги асосий воситаларнинг эскириши ва янгиланишнинг энг кам меъёрларини белгилаш мақсадга мувофиқлиги асосланган;

корхоналарда асосий воситалар фонд қайтими ва рентабеллигини аниқлашда айнан ташиш хизматларини кўрсатишда иштирок этган асосий воситалардан олинган соф тушум ва фойдани ҳисобга олиш мақсадга мувофиқлиги асосланган.

Тадқиқотнинг амалий натижаси қуйидагилардан иборат:

автомобиль транспорти корхоналарида самарадорликнинг муҳим кўрсаткичларини аудиторлик текширувлари бўйича бериладиган хулосани тақдим этиш муддати билан уйғунлаштириш лозимлиги асосланган, самарадорликнинг муҳим кўрсаткичларини дастлабки вариантида 1 мартгача, охириги вариантида 1 майгача тақдим этиш таклифи берилган;

соҳа корхоналарининг иқтисодий кўрсаткичларини аниқлаш методикасини ўрганиш асосида самарадорлик кўрсаткичларини аниқланадиган ва таққосланадиган ҳамда хусусий ва умумий кўрсаткичлар гуруҳига ажратиш тавсия қилинган;

автомобиль транспорти корхоналари фаолияти барқарорлигини баҳолашда жорий, 3 ва 5 йиллик барқарорлик коэффицентини кўрсаткичларини ҳисобга олиб баҳо бериш тавсия этилган;

иқтисодий таҳлил нуқтаи назаридан автомобиль транспорти корхоналарида асосий воситаларни иккита йирик гуруҳга, яъни автомобиль транспорти корхонасининг бевосита асосий фаолиятини таъминлайдиган ҳаракатдаги таркиб асосий воситалари ҳамда бошқа асосий воситаларига бўлиш тавсия этилган;

асосий воситаларни янгилаш коэффицентини қатъий тартибда белгилаш ва эскириш даражасига мутаносиб равишда янгилаш даражасини ҳисоблашда автомобиль транспортининг ҳаракатдаги таркиби учун алоҳида ҳисоблаш усули таклиф этилган;

дебиторлик ва кредиторлик қарзларининг айланиш даври ва кунлик айланмасини топишда дебиторлик ва кредиторлик қарзларининг йиллик ўртачасини барча дебиторлик ва кредиторлик қарзларининг йиллик ўртачасидан келиб чиқиб ҳисоблаш таклифи ишлаб чиқилган;

пандемия ва ундан кейинги шароитда рентабеллик ва молиявий барқарорлик даражасини ифодаловчи кўрсаткичларни пандемиягача, пандемия

даври, пандемиядан кейинги корхона фаолиятини тиклаш даври ва ундан кейинги даврга бўлган ҳолда аниқлаш ва баҳо бериш таклифи берилган.

Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги тадқиқотда қўлланилган ёндашув ва усулларнинг мақсадга мувофиқ ҳолда амалга оширилгани, маълумотларнинг расмий манбалардан олингани ҳамда тегишли хулоса ва таклифларнинг ваколатли ташкилотлар томонидан амалиётга жорий қилингани билан белгиланади.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти иқтисодий таҳлилга оид илмий-назарий ва методологик муаммолар бўйича илмий тадқиқотларни амалга ошириш, меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларни такомиллаштириш, «Иқтисодий таҳлил»га оид фанларни услубий жиҳатдан такомиллаштиришга хизмат қилиши билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти. Ишлаб чиқилган таклифларнинг жорий этилиши автомобиль транспорти корхоналарида иқтисодий таҳлилни самарали ташкил қилиш орқали мавжуд ҳолатга баҳо бериш ва истиқболни режалаштириш, шунингдек, таҳлилий натижалар ва ахборотларнинг ишончлилигини ҳамда автомобиль транспорти корхоналарининг самарадорлигини оширишга хизмат қилади.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Автомобиль транспорти корхоналарида иқтисодий таҳлилни такомиллаштириш бўйича олинган илмий натижалар асосида:

активлар рентабеллигини аниқлашда фаолият билан боғлиқ фойдани айнан шу фойданинг шаклланишида қатнашган активларнинг ўртача йиллик қийматига нисбатан ҳисобланадиган активлар соф рентабеллигини аниқлаш ҳамда активлар ўртача йиллик қийматини ҳисоблашда фақат йил боши ва йил охиридаги қийматини эмас, ўрта ораликдаги фойда кўрсаткичлари ҳисобланган даврлар бўйича олиш (Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлигининг 2020 йил 18 ноябрдаги 1/6395-сон ва «Тошшаҳартрансхизмат» АЖнинг 2020 йил 18 декабрдаги 1-16/439-сон маълумотномалари). Мазкур таклиф натижасида активлар рентабеллиги амалдаги ҳисобланганидан аниқ натижани берган, фойда ишлаб топишда қатнашмаган активлар ҳисобига ёки ишлаб топилмаган фойда ҳисобига активлар рентабеллиги кўрсаткичи бўйича нотўғри ахборот тақдим қилиш бартараф этилган ҳамда кўрсаткичнинг ишончлилиқ даражаси ошган;

автомобиль транспорти корхоналарида тўлов қобилияти коэффицентини ҳисоблашда жорий активлар ва жорий мажбуриятларни баланс кўрсаткичларидан эмас, балки ички бухгалтерия ҳисоби маълумотларидан олиш таклифи (Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлигининг 2020 йил 18 ноябрдаги 1/6395-сон ва «Тошшаҳартрансхизмат» АЖнинг 2020 йил 18 декабрдаги 1-16/439-сон маълумотномалари). Мазкур таклиф қобилият коэффицентини доимий, жорий-реал маълумотлар асосида аниқлаш имкониятини яратди;

автомобиль транспорти корхоналарида асосий воситаларнинг янгилиниш коэффициентини аниқлашда бухгалтерия ҳисоби ички ҳисоб маълумотларидан фойдаланган ҳолда (бухгалтерия баланси маълумотларидан фойдаланмасдан) янгидан сотиб олинган, қуриб битказилган, умуман олганда, ҳар қандай шаклда бухгалтерия ҳисобига асосий восита сифатида йил давомида қабул қилинган асосий воситалар қиймати, шу қирим қилинган асосий воситалар қийматини ҳам қўшган ҳолда асосий воситаларнинг йил охиридаги қийматига бўлиш (Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлигининг 2020 йил 18 ноябрдаги 1/6395-сон ва «Тошшаҳартрансхизмат» АЖнинг 2020 йил 18 декабрдаги 1-16/439-сон маълумотномалари). Мазкур таклиф натижасида асосий воситаларнинг эскириш даражалари, эскириш ва янгилиниш меъёрлари белгиланган ҳамда аниқ ҳисоб-китоб қилиш имконияти яратилди;

фонд қайтими кўрсаткичини ҳисобот даврида асосий воситалар иштирокида ишлаб чиқарилган маҳсулот (иш, хизмат)лар сотишдан соф тушумни ҳисобот давридаги маҳсулот ишлаб чиқаришда қатнашган асосий воситаларнинг арифметик ўртача қийматига бўлиш орқали аниқлаш (Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлигининг 2020 йил 18 ноябрдаги 1/6395-сон ва «Тошшаҳартрансхизмат» АЖнинг 2020 йил 18 декабрдаги 1-16/439-сон маълумотномалари). Мазкур таклиф натижасида фонд қайтими кўрсаткичининг реал суммаси аниқланиб, асосли хулосалар ва чора-тадбирлар ишлаб чиқилди.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Мазкур тадқиқот натижалари 2 та халқаро ва 3 та республика илмий-амалий конференцияларида муҳокама қилинган ва ижобий хулосалар олинган.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилинганлиги. Тадқиқот мавзуси бўйича илмий ишлар жами 16 та, жумладан, маҳаллий журналларда 9 та, шундан нуфузли хорижий журналда 2 та илмий мақола, шунингдек, илмий-амалий конференцияларда 5 та маъруза тезислари чоп этилган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертация таркиби кириш, 3 та боб, хулоса, адабиётлар рўйхатидан иборат. Диссертация ҳажми 135 бетни ташкил қилади.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Кириш қисмида тадқиқотнинг долзарблиги ва зарурияти асосланган, тадқиқотнинг мақсади ва 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 амалиётга жорий қилиниши, нашр этилган ишлар ва диссертация тузилиши бўйича маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг «**Транспорт корхоналарида иқтисодий таҳлилни ташкил этишнинг назарий-услубий асослари**» деб номланган биринчи бобида транспорт корхоналарининг жамият тараққиётида тутган ўрни,

транспорт корхоналарида иқтисодий таҳлилни ташкил этишнинг назарий-услубий асослари ва таҳлилни ташкил этиш хусусиятлари баён қилинган. Боб якунида мазкур масалалар бўйича илмий хулосалар шакллантирилган.

Статистик кўрсаткичларга назар солсак, автомобиль транспорти бўйича хизматлар кўрсатиш, жумладан, юкларни ташиш мустақилликнинг дастлабки йилларидан етакчилик қилиб келиб, йилдан-йилга ўсиб бормоқда (1-жадвалга қаранг).

1-жадвал

Транспорт турлари бўйича юк ва йўловчи ташиш айланмаси⁴

Кўрсаткичлар	Йиллар								2019 нисбатан
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Транспортда ташилган юклар, млн т	952	1023,4	1095,1	1159,1	1172,5	1256,1	1330,2	1383,9	104,0%
темир йўл	63,7	65,7	67,2	67,6	67,9	68,4	70,1	70,4	100,4%
<i>автомобиль</i>	<i>801,3</i>	<i>868,9</i>	<i>943,3</i>	<i>1002,8</i>	<i>1013,1</i>	<i>1102,2</i>	<i>1177,7</i>	<i>1245,6</i>	<i>105,8%</i>
қувур йўли	65	65,8	60	62,2	65,1	72,4	72	62,8	87,2%
ҳаво йўли, минг т	22	23	24,6	26,5	26,4	13,1	10,4	5,1	49,0%
Транспортда ташилган йўловчилар, млн киши	6989,2	7319,8	7586,0	5560,4	5679,0	5818,0	6109,4	5240,4	85,7
темир йўл	17,4	19,1	20,1	20,5	21,1	22,3	22,9	6,2	27,0
<i>автомобиль</i>	<i>6895,1</i>	<i>7244,4</i>	<i>7511,4</i>	<i>5480,8</i>	<i>5591,3</i>	<i>5719,1</i>	<i>5999,5</i>	<i>5192,9</i>	<i>86,5</i>
ҳаво йўли	2,4	2,3	2,2	2,1	2,2	2,6	3,3	0,9	27,0
электротранспорт (метрополитен)	74,3	54,0	52,3	57,0	64,4	74,0	83,7	40,4	48,3

Жадвал маълумотларидан кўришимиз мумкинки, автомобиль транспорти билан 2013 йилда 801,3 млн тонна ҳажмда юк ташилган бўлса, 2020 йилда ташилган юк ҳажми 1 млрд 245,6 млн тоннани ташкил қилган. 2013-2020 йилларда темир йўл, қувур йўли ҳамда ҳаво йўли орқали юк ташиш ҳажмида катта ўзгариш бўлмаган. Автомобиль транспортида юк ташиш эса 2020 йилда 2013 йилга нисбатан 55,4 фоизга ўсган. Таҳлил қилинаётган охириги 2020 йилда ҳаво йўллари орқали юк ташиш пасайиши жуда кескин бўлиб, олдинги йилга нисбатан икки баробарга камайган.

Жадвал маълумотларидан кўришимиз мумкинки, пандемия даври, яъни 2020 йилда автомобиль транспортида йўловчи ташиш ҳажми олдинги йилларга нисбатан пасайган. Ўрганишлар шуни кўрсатдики, мазкур пасайиш пандемия туфайли белгиланган карантин чоралари оқибатида автомобиль транспорти

⁴ Давлат статистика қўмитаси (stat.uz) маълумотлари асосида шакллантирилган.

корхоналарининг фаолияти вақтинчалик ёки тўлиқ тўхтатилиши ҳисобига содир бўлган.

Умуман олганда, ҳулоса қилишимиз мумкинки, республикада юк ташиш бўйича асосий ўринни автомобиль транспорти эгаллаб келмоқда. Бироқ, ўрганишлар шуни кўрсатдики, автомобиль транспорти билан аҳоли эҳтиёжини, умумий талабни тўлиқ ва доимий қондириб бўлмайди. Чунки инсонларнинг транспортдан фойдаланиши доимо бир хилда кечмайди.

Мамлакатимиз аҳолисининг баҳор ва кузда қисқа вақт оралиғида чиқиб кетиши ҳамда кириб келиши, бунинг натижасида ташиш хизматлари барқарор бўлмаслиги, қишлоқ хўжалик ва қурилиш ишларининг мавсумийлиги, мамлакат бўйлаб ва хорижга ўқиш ҳамда бошқа мақсадларда чиқишдаги ташишлар транспорт тизимининг «мавсум»га мослашиш заруриятини келтириб чиқаради. Бу эса транспорт корхоналарини таҳлил қилиш, мижозлар эҳтиёжини тўлақонли қондириш, харажатларни оптималлаштириш, ташиш нобарқарор бўлган вақтларда транспортларнинг бекор туриб қолиши ва ташиш мавсумида транспортлар етишмаслиги, даромадларни ошириш, умуман олганда, «мавсум» билан боғлиқ ҳолатлар таҳлилини амалга ошириш ва шу асосда тегишли қарорларни қабул қилиш мақсадга мувофиқлигини кўрсатади.

Ўрганишлар шуни кўрсатдики, самарадорлик кўрсаткичларининг муҳим ёки қўшимча, асосий ёки асосий бўлмаган дейилиши мазмунан ва амалий жиҳатдан нотўғри. Чунки қўшимча кўрсаткичлар қарор қабул қилишда муҳим ва асосий аҳамиятга эга бўлиши, муҳим кўрсаткичлар аҳамиятли бўлмаслиги мумкин. Шу боис самарадорликнинг асосий муҳим кўрсаткичлари умумий характерга эга эканлиги ҳамда корхона фаолияти натижаларини тавсифлаши, самарадорликнинг қўшимча муҳим кўрсаткичлари эса хусусий характерга эга бўлиб, корхона фаолияти натижаларига олиб борувчи кўрсаткичларни ўз ичига олишини инобатга олиб уларни характерига кўра самарадорликнинг умумий ва хусусий кўрсаткичлари деб номлаш мақсадга мувофиқ (1-расмга қаранг).



1-расм. Самарадорликнинг муҳим кўрсаткичлари⁵

⁵ Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2015 йил 28 июлдаги «Давлат улуши бўлган акциядорлик жамиятлари ва бошқа хўжалик юритувчи субъектлар фаолияти самарадорлигини баҳолаш мезонларини жорий этиш тўғрисида»ги 207-сон қарори билан тасдиқланган Низом ва муаллиф таклифлари асосида шакллантирилган.

Халқаро амалиётда корхоналар томонидан турли иқтисодий кўрсаткичлар эълон қилинишида аудиторлик ташкилотларининг хулосаси муҳим ҳисобланади. Республикамиз аудиторлик амалиётига кўра аудиторлик хулосалари якунланган йил учун кейинги йилнинг 1 майга қадар олинади ва эълон қилинади. Бироқ ташкилотлар томонидан самарадорликнинг муҳим кўрсаткичлари Давлат активларини бошқариш марказининг расмий веб-сайтидаги тегишли шаклни тўлдириш йўли билан эълон қилиниши 1 мартгача этиб белгиланган.

Фикримизча, ижро этувчи орган фаолияти самарадорлигининг тизимли мониторингини ташкил этиш, эълон қилинган маълумотларнинг бирхиллиги ва ишончлилигини таъминлаш мақсадида транспорт ташкилотларида самарадорликнинг муҳим йиллик кўрсаткичларини тақдим этиш муддатини дастлабки вариантда ташкилот бошқарувчилари учун 1 мартгача, тўғриланган ва аудиторлик хулосалари олингандан кейин 1 майгача сайтга тақдим этиш ҳуқуқини бериш мақсадга мувофиқ ҳисобланади.

Диссертациянинг «**Соҳада иқтисодий таҳлилни ташкил этишнинг амалдаги ҳолати таҳлили**» деб номланган иккинчи бобида автомобиль транспорти ташкилотларида иқтисодий кўрсаткичлар таҳлили, асосий воситалар таҳлили ва автомобиль транспорти корхоналари рентабеллиги таҳлили бўйича ўрганишлар ўтказилган ҳамда тегишли таклиф ва тавсиялар шакллантирилган.

Тадқиқотларимиздан маълум бўлдики, корхона активлари рентабелли бўлиши, тўлов қобилияти юқори бўлиши унинг молиявий барқарорлиги юқорилигини билдирмайди. Шу боис корхонани самарали бошқаришда ҳар бир кўрсаткичнинг ўз ўрни бўлиб, уларни индивидуал таҳлил этиш мақсадга мувофиқ. Тадқиқот объектларимиз бўйича ўтказилган таҳлил натижалари шуни кўрсатдики, активлар рентабеллиги ва молиявий барқарорлик кўрсаткичлари айнан маълум олинган фойдага ёки жорий йилдаги кўрсаткичларга боғлиқ эмас (2-жадвалга қаранг).

2-жадвал

«18-автобус саройи» МЧЖда активлар рентабеллиги ва молиявий барқарорлик коэффиценти⁶

Йиллар ва кўрсаткичлар	Активлар рентабеллиги	Молиявий барқарорлик коэффиценти
2013	-0,052	0,80
2014	-0,148	0,70
2015	-0,125	0,66
2016	-0,006	0,68
2017	-0,02	0,50
2018	-0,09	0,91
2019	-0,24	0,83
2020	-0,21	0,82

⁶ Корхона ҳисобот маълумотлари асосида муаллиф томонидан шакллантирилган.

Жадвал маълумотларидан кўришимиз мумкинки, автобус саройида 2013 йилда молиявий барқарорлик коэффициенти меъёрида бўлса-да, активлар рентабеллиги мавжуд эмас, яъни корхона тўлиқ зарар билан ишлаб келмоқда. Мавжуд активларнинг бир сўмлик қийматига $-5,2\%$ зарар билан ишлаган.

Бундан хулоса қилишимиз мумкинки, қайсидир омиллар таъсирида активлар рентабеллиги пасайган. Молиявий барқарорлик кўрсаткичи 2018 йил ошган ва 2019-2020 йилларда пасайган. Молиявий барқарорлик бўйича энг юқори натижа 2018 йили кузатилган.

Умуман олганда, юқоридаги 2 та кўрсаткич орқали корхона самарадорлигига умумий баҳо берадиган бўлсак, корхона самарасиз ишламоқда ва активлар рентабеллиги жуда паст, деярли мавжуд эмас. Молиявий барқарорлиги эса бу кўрсаткичга боғлиқ бўлмаган ҳолда ижобий ҳолатни ифодалаган. Бироқ, ўрганишлар шуни кўрсатдики, амалдаги тартибга кўра корхоналарда барқарорлик кўрсаткичлари бир йиллик ҳисобот маълумотлари асосида аниқланади. Монографик объектларимизда олиб борилган тадқиқотлардан кўрдикки, жорий йилдаги узоқ муддатли қарздорлик қисмлари кейинги йилга жорий мажбурият сифатида шаклланиши, бу эса ҳеч қандай бошқа операция амалга оширилмаганда ҳам жорий мажбурият суммасининг ошиб кетишига, охир-оқибатда корхона фаолияти кўрсаткичлари нобарқарор бўлишига олиб келишини инобатга олиш лозим. Шу боис корхона молиявий барқарорлигини таҳлил қилганда бир йиллик ҳисобот маълумотлари етарли ва ишончли хулосани шакллантиришга хизмат қилмайди. Жорий йилдаги рақамлар молиявий барқарорликни ифодалаб, кейинги йилда ташқи омиллар таъсир қилмаганда пасайиши кузатилиши мумкин. Шу сабабли, фикримизча, молиявий барқарорлик кўрсаткичини жорий, 3 йиллик ва 5 йиллик барқарорликка бўлган ҳолда таҳлил қилиш мақсадга мувофиқ.

Мазкур корхона бўйича кўрадиган бўлсак, уч йиллик маълумотлар асосида ҳисобланган молиявий барқарорлик 2020 йилда 0,85 ни, 2019 йилда 0,74 ни, 2018 йилда эса 0,69 ни ташкил этган. Чунки олдинги йилдаги молиявий барқарорликка сабаб бўлган қарз мажбурияти кейинги йилларда беқарорликка сабаб бўлиши ёки унинг тескараси кузатилиши мумкин.

Автомобиль транспорти корхоналарида иқтисодий таҳлил нуқтаи назаридан асосий воситаларни 2 та йирик гуруҳга бўлиш лозим. Биринчи гуруҳга автомобиль транспорти корхонасининг бевосита асосий фаолиятини таъминлайдиган ҳаракатдаги таркиб асосий воситалари, иккинчи гуруҳга эса бошқа асосий воситаларни киритиш лозим. Автомобиль транспорти корхоналарида асосий воситаларни ишлатишдаги зарурият, фойдаланиш ҳолати, биринчи навбатда эскирган асосий воситаларни янгисига алмаштириш бўйича қарор қабул қилиниши нуқтаи назаридан асосий воситалар эскириш коэффициенти хам шу гуруҳлар асосида аниқлаш таклиф этилади.

Тадқиқот натижаларидан келиб чиқиб асосий воситаларнинг эскиришини 3 та – **бошланғич, ўрта, юқори** даражаларга ажратиш орқали аниқлаш тавсия этилди (3-жадвалга қаранг).

Асосий воситалар эскириш даражаси⁷

Асосий воситалар эскириш даражаси			
Даража	бошланиш	ўрта	юқори
Эскириш меъёри, фоиз (Э _м)	40	40 – 75	75 – 95

Асосий воситалар эскириш даражаси хизмат муддати ва бажарган иш ҳажмига қараб 3 даражага ажратилишидан келиб чиқиб эскириш даражаларини қуйидагича аниқлаш мумкин (4-жадвалга қаранг).

Автомобиль транспортининг хизмат муддати ва бажарган иш ҳажми бўйича эскириши⁸

Хизмат муддати бўйича эскириши			
Эскириш даражаси (Э _д)	Норма бўйича хизмат муддати (йил) ёки юриш масофаси (км)	Фоиз	Амалда хизмат муддати (йил) ёки юрган масофаси (км)
Бошланғич	5 йил	40	2 йил
Ўрта	5 йил	40 – 75	2 йилдан 4 йил 8 ойгача
Юқори	5 йил	75 – 95	4 йилу 8 ойдан юқори
Бажарган иш ҳажми бўйича эскириши			
Бошланғич	540200	40	216 080 км
Ўрта	540200	40 – 75	216080 – 405150 км
Юқори	540200	75 – 95	405150 км дан юқори

Автомобиль транспорти корхоналарида хизматлар сифат даражасини пасайтирмаслик, ҳаракатдаги таркиб асосий воситаларини доимо янгилаб бориш, молиявий барқарорликни таъминлаш учун асосий воситаларни **бошланғич** даражада эскириш суръатига етганда 10 фоиз, **ўрта** даражага етганда 10 – 30 фоиз, **юқори** даражага етганда 30 – 65 фоиз янгилаш чораларини кўриш лозим (5-жадвалга қаранг).

Асосий воситаларнинг эскириш даражасига мутаносиб равишда янгилашиш даражаси таҳлили⁹

Эскириш даражаси		Янгилашнининг энг кам меъёри		Асосий воситаларнинг эскириш даражасига нисбатан янгилашиш даражасининг энг кичик меъёри	Асосий воситаларнинг қолдиқ яроқлилик ҳолати фоизда
А		Б		$B \div A \times 100$	$100 - A + B$
1-даража	40%	10%	бошланғич даража	25%	$100 - 40 + 10 = 70\%$
2-даража	40%	10%	ўрта даража	40%	$100 - 75 + 30 = 55\%$
	75%	30%			
3-даража	75%	30%	юқори даража	63%	$100 - 95 + 60 = 65\%$
	95%	60%			

⁷ Муаллиф таклифлари асосида шакллантирилган.

⁸ Муаллиф таклифлари асосида шакллантирилган.

⁹ Муаллиф таклифлари асосида шакллантирилган.

Диссертациянинг «Транспорт корхоналарида иқтисодий таҳлилдан фойдаланишни такомиллаштириш» деб номланган учинчи бобида автомобиль транспорти корхоналарида иқтисодий кўрсаткичлар таҳлили ва ҳисоб-ахборот таъминотини такомиллаштириш, шунингдек, пандемия ва ундан кейинги шароитда автомобиль транспорти корхоналарида иқтисодий таҳлилни ташкил этиш масалалари ўрганилган.

Корхона томонидан ҳисобот йилининг охирида катта миқдордаги, қийматликдаги асосий воситаларнинг харид қилиниши, кредитларнинг олинishi ёки, умуман, корхона фойдасини оширишга хизмат қилмайдиган активларнинг пайдо бўлиши ўз-ўзидан активлар ўртача қийматини оширади. Корхона нуқтаи назаридан бу ижобий ҳолат. Аммо, амалдаги формулага кўра, янги кириш қилинган активлар қиймати соф фойдага таъсир ўтказмасда, активлар ўртача йиллик қийматининг ошишига, бу эса активлар рентабеллигининг пасайишига олиб келади. Фикримизча, бухгалтерия баланси ва молиявий натижалар тўғрисидаги ҳисобот маълумотлари активлар рентабеллигини аниқлашда тўлиқ ҳисоб-ахборот таъминоти бўла олмайди.

Фикримизча, активлар рентабеллигини аниқлашда бухгалтерия ҳисоб маълумотларидан фойдаланиш мақсадга мувофиқ (6-жадвалга қаранг).

6-жадвал

Активлар рентабеллигини аниқлаш ва унинг ҳисоб-ахборот таъминоти¹⁰

Аниқлаш формуласи	Ҳисоб-ахборот манбаи
Активлар рентабеллиги	$Kap = \frac{\Phi\phi}{A\dot{y}pm}$ <p>Бунда: $\Phi\phi$ – Активлар иштирок этган фаолият ёки операциядан олинган фойда (Бухгалтерия ҳисоби маълумотлари асосида шакллантирилади); $A\dot{y}pm$ – Фойда олишда қатнашган активларнинг ўртача йиллик қиймати (Бухгалтерия ҳисоби маълумотлари асосида шакллантирилади).</p>

Ўтказилган таҳлиллар шуни кўрсатдики, молиявий барқарорлик коэффиценти узоқ муддатли мажбуриятлар ва хусусий капитал суммаси йиғиндисининг баланс жами суммасига нисбати сифатида аниқланади. Бу кўрсаткич учун норма бўлиб, 0,8-0,9 олинган. 0,75 дан паст бўлиши хавфли эканлиги келтирилган. Буни рақамларга айлантирадиган бўлсак, пассив таркибида 10-20 фоиз атрофида жорий мажбуриятлар бўлиши мумкин деган хулоса чиқади. Акс ҳолда, молиявий барқарорлик коэффиценти пасайиб кетади.

Ваҳоланки, жорий активлар таркибидаги аксарият кўрсаткичлар жорий мажбуриятлар билан бевосита боғлиқ. Агар жорий активларнинг жорий мажбуриятларга нисбати (тўлов қобилияти) 1,25 баробар бўлганда нормал ҳолат ҳисобланади. Мисол учун, умумий сумма 100 сўм деб оладиган бўлсак, шундан 10 фоизи жорий мажбурият бўлганида жорий активлар 15 сўм бўлиши корхона мутлақ тўловга лаёқатли эканини англатади. Шу билан бирга, корхона

¹⁰ Муаллиф таклифлари асосида шакллантирилган.

активларининг 90 фоизи хусусий капитал ва узоқ муддатли мажбурият, 85 фоизи узоқ муддатли активлар ҳиссасига тўғри келади.

Дебитор қарздорлик таҳлилини амалга оширишда қўлланиладиган кўрсаткичларда сотишдан тушум ўсиб бориш тартибида ҳисобланиб, йил давомидаги жами тушум қўшилса, дебиторлик қарзи фақатгина йил боши ва йил охиридаги қийматнинг ўртачаси сифатида олинади. Бундан дебиторлик қарзи, ҳатто муддати ўтган дебиторлик қарзи ҳам йил давомида катта суммани ташкил этса-да, ҳисобот даврининг охирида камайтирилган бўлса, дебиторлик қарзининг айланиш коэффиценти жудаям паст чиқади. Шу боис дебиторлик қарзларининг йиллик ўртачасини аниқлашда барча дебиторлик қарзларининг йиллик ўртачасидан фойдаланиш мақсадга мувофиқ. Мазкур тартибни кредиторлик қарзларининг ҳам кунлик айланмасига нисбатан қўллаш мақсадга мувофиқ.

Узоқ муддатли дебиторлик қарзларининг яқин 3-6 ой давомида жорий активга ўтказиладиган қисми, узоқ муддатли мажбуриятларнинг яқин 3-6 ойда жорий мажбуриятларга ўтказиладиган қисми тўлов қобилияти кўрсаткичини аниқлашда ҳисобга олиниши керак. Шу боис унинг ахборот таъминоти ҳам фақатгина бухгалтерия баланси маълумотлари асосида шакллантирилмайди (7-жадвалга қаранг).

7-жадвал

Тўлов қобилияти коэффиценти аниқлаш ва унинг ҳисоб-ахборот таъминоти¹¹

Аниқлаш формуласи	Ҳисоб-ахборот манбаи
Тўлов қобилияти коэффиценти	$K_{тқ} = (ЖА - ТБЖА) + УМДҚЖҚ / (ЖМ + УММЖҚ)$ <p>Бунда:</p> <p>ЖА – 1-Шнинг II қисми, 390-сатри;</p> <p>ТБЖА – Тўлов бўлмайдиган жорий активлар;</p> <p>УМДҚЖВ – Узоқ муддатли дебиторлик қарзларининг яқин 3 – 6 ойда жорий активларга ўтказиладиган қисми – бухгалтерия ҳисоби маълумотларидан олинади.</p> <p>ЖМ – Баланс пасивининг II қисми, 600-сатри;</p> <p>УММЖҚ – узоқ муддатли мажбуриятларнинг яқин 3 – 6 ойда жорий мажбуриятларга ўтказиладиган қисми – бухгалтерия ҳисоби маълумотларидан олинади.</p>

Бу эса автомобиль транспорти корхоналарига нафақат қисқа муддатли, балки узоқ муддатли тўлов қобилиятини аниқлаш имконини беради.

Автомобиль транспорти корхоналарида асосий воситалар билан боғлиқ айрим кўрсаткичларни таҳлил қилганимизда кўрсаткичлар йиллар кесимида ўзгариб турганлигини кўришимиз мумкин (8-жадвалга қаранг).

¹¹ Муаллиф таклифлари асосида шакллантирилган.

Асосий воситалар билан боғлиқ кўрсаткичлар таҳлили¹²

№	Кўрсаткичлар	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 йил базис йилга нисбатан, %	2019 йил олдинги йилга нисбатан ўсиши, %
18-автобус саройида										
1	АВ эскириш коэффициенти	0,62	0,66	0,7	0,59	0,6	0,61	0,61	98	100
2	Фонд қайтими	1,02	1,28	1,34	1,08	0,74	0,69	0,17	17	25
Сарбон нефтегаз										
1	АВ эскириш коэффициенти	0,5	0,48	0,51	0,59	0,63	0,71	0,76	152	107
2	Фонд қайтими	2,5	2,05	1,98	1,89	1,6	1,96	0,27	11	14
Tapesh Trans										
1	АВ эскириш коэффициенти	0,26	0,32	0,33	0,39	0,33	0,34	0,06	23	18
2	Фонд қайтими	0,8	0,17	0,3	0,44	1,09	1,12	0,37	46	33
Ravon Kelajak										
1	АВ эскириш коэффициенти	0,73	0,93	1	0,79	0,87	0,87	0,96	132	110
2	Фонд қайтими	0,83	1,17	14,75	7	10,44	10,44	2,09	252	20

Жадвал маълумотларидан кўришимиз мумкинки, 18-автобус саройида асосий воситаларнинг эскириш коэффициенти амалдаги қонунчиликда давлат улуши мавжуд акциядорлик жамиятлари учун тавсия қилинган норма доирасида, яъни 2013-2019 йилларда 0,5 дан юқори бўлиб, бу хавотирлидир. Фонд қайтими кўрсаткичи эса ўрганилган йиллар давомида турлича ўзгаришларга эга. 2014-2016 йилларда ўсиш кузатилган бўлса, 2017-2019 йилларда кўрсаткичнинг пасайиб борганини кўришимиз мумкин. Аслида, мазкур кўрсаткичга аниқ норма белгиланмаган бўлса-да, йиллар давомида ўсиб бориши ижобий ҳолат ҳисобланиши манбаларда келтирилади. Умумий ҳолда корхонанинг ҳисобот маълумотларидан кўрадиган бўлсак, асосий воситалари, жумладан, ҳаракатдаги таркибнинг қоникарли эмаслигини кўришимиз мумкин. Бироқ юқоридаги кўрсаткичлар асосий воситаларнинг эскириш коэффициенти нормадан (0,61/0,5x100-100) 22% юқори даражадаги асосий воситалардан фойдаланилган, яъни эскирганлигини кўрсатиб турибди.

«Сарбон нефтегаз» АЖда асосий воситаларнинг эскириш коэффициенти 2013-2015 йилларда белгиланган норма доирасида бўлган бўлсада,

¹² Монографик тадқиқот объектлари маълумотлари асосида муаллиф томонидан ҳисобланган.

2016-2019 йилларда белгиланган нормадан 18% дан 52% гача ошган. Фонд қайтими кўрсаткичида ҳам кескин ўзгаришлар мавжуд эмас.

«Tapes Trans» корхонасида ўрганилган барча йилларда асосий воситаларнинг эскириш коэффиценти 0,30 атрофида бўлиб, умумий асосий воситаларнинг 30% дан эскирган, бу амалдаги тавсия қилинган эскириш нормасига нисбатан паст бўлиши ижобий ҳисобланади. Фонд қайтими кўрсаткичи эса 2017 йилдан бошлаб ўсиши кузатилган.

«Ravon Kelajak» корхонасида асосий воситаларнинг эскириш коэффиценти ўрганилган даврда 0,5 дан юқори, яъни асосий воситаларнинг эскириш даражаси 46% дан 100% гача эскирган бўлиб, нобарқарор бўлган. Яъни ўртадаги оралик 0,27 ни ташкил этади. Фонд қайтими кўрсаткичи эса ички маълумотлар асосида ўрганишни талаб қилади. Жумладан, корхона ҳисобот маълумотларидан кўришимиз мумкинки, фонд қайтими кўрсаткичи 2015 йилда 14,75 ни ташкил этмоқда. Худди шундай юқори кўрсаткични 2017 йилда ҳам кузатишимиз мумкин.

Фикримизча, асосий воситалар фонд қайтими кўрсаткичини аниқлашда айнан асосий воситалар иштирок этган маҳсулот, иш, хизматлардан тушган тушум ва иштирок этган асосий воситаларнинг ўртача йиллик қиймати олиниши керак. Бундай ҳисоблашда бухгалтерия балансининг ўзи ахборот манбаи бўла олмайди. Шу билан бирга, молиявий натижалар тўғрисидаги ҳисобот маълумотлари ҳам етарли эмас.

Фонд қайтими кўрсаткичини ҳисоблашда биз томонимиздан қуйидаги ахборот таъминоти тавсия этилади (9-жадвалга қаранг).

9-жадвал

Автомобиль транспорти корхоналарида фонд қайтими кўрсаткичини аниқлаш ва уларнинг ахборот манбаи¹³

Кўрсаткич	Кўрсаткични аниқлаш формуласи ва ҳисоб-ахборот манбаи
Фонд қайтими	$F_o = T_c / A_{\text{ўқ}}$ <p>Бунда: T_c – ҳисобот даврида асосий воситалар иштирокида ишлаб чиқарилган маҳсулот (иш, хизмат)лар сотишдан соф тушум, сўмда (Бухгалтерия ҳисоби маълумотлари асосида шакллантирилади);</p> <p>$A_{\text{ўқ}}$ – ҳисобот давридаги маҳсулот ишлаб чиқаришда қатнашган асосий воситаларнинг арифметик ўртача қиймати (Бухгалтерия ҳисоби маълумотлари асосида шакллантирилади).</p>

Фикримизча, «Covid-19» коронавирус пандемияси даврида корхонага боғлиқ бўлмаган тўхталишлар бўлганлигини ҳисобга олиб активлар рентабеллиги ва молиявий барқарорлик кўрсаткичини ҳисоблашда пандемия туфайли фаолият юритмай турган давр тугагунга қадар кўрилган зарар ва харажатларни ҳисобга олмаслик лозим. Автомобиль транспорти корхоналари фаолияти самарадорлигини баҳолашда амалдаги, пандемия ва ундан кейинги даврларга ажратиш лозим (2-расмга қаранг).

¹³ Муаллиф таклифлари асосида шакллантирилган.

Амалдаги давр	Пандемия даври	Пандемиядан кейинги давр	Пандемиядан кейинги давр
Самарадорликни амалдаги мезон бўйича баҳолаш	Самарадорликни амалдаги мезон бўйича баҳолаш тавсия этилмайди	Самарадорликни амалдаги мезон бўйича баҳолаш тавсия этилмайди	Самарадорликни амалдаги мезон бўйича баҳолаш тавсия этилади

2-расм. Пандемиядан олдин, пандемия ва кейинги даврларда иқтисодий таҳлилни амалга оширишда корхона самарадорлигини баҳолаш

Фикримизча, пандемия ва ундан кейинги шароитда автомобиль транспорти корхоналарида иқтисодий таҳлилни ташкил этишда фаолият йўналишини ҳам ҳисобга олиш лозим. Агар юк ташишга мўлжалланган автомобиль транспорти корхонаси пандемия даврида жадал фаолият олиб борган бўлса, бундай корхоналарда самарадорлик кўрсаткичларини амалдаги тартиб бўйича аниқлаш, акс ҳолда эса уларга ҳам пандемия даври бўйича чегиришни амалга ошириш лозим.

ХУЛОСА

Автомобиль транспорти корхоналарида иқтисодий таҳлилни такомиллаштириш масалаларини тадқиқ қилиш қўйидаги **илмий хулосаларни** шакллантириш имконини берди:

1. Транспорт ташкилотларида иқтисодий таҳлилни ташкил этишда унинг мавсум билан боғлиқ хусусиятини инобатга олиш лозим. Транспорт ташкилотлари доимий ва самарали ишлашини таъминлаш учун улар етарлича техника паркига эга бўлиши, кадр ресурси билан таъминланган бўлиши, хизмат бозори етарлича ўрганилган бўлиши лозим. Тадқиқот натижалари транспорт фаолияти иқтисодий таҳлилда транспорт ташкилотларининг асосий хусусиятлари ҳисобга олиниши мақсадга мувофиқлигини тасдиқлади.

2. Акциядорлик жамиятлари ҳар йили ўтказиладиган мажбурий аудиторлик текшируви натижаларини ҳисобот йилидан кейинги йилнинг 1 майга қадар эълон қилишлари лозимлигидан келиб чиқиб самарадорликнинг муҳим кўрсаткичи – йиллик кўрсаткични тақдим этиш муддатини қайта кўриб чиқиш, унинг муддатини дастлабки вариантда 1 мартгача, тўғриланган вариантда 1 майгача тақдим этиш ҳуқуқини бериш лозим.

3. Самарадорликнинг асосий муҳим кўрсаткичлари умумий характерга эга бўлиб, корхона фаолияти натижаларини тавсифлаши, кўшимча муҳим кўрсаткичлари эса хусусий характерга эга бўлиб, корхона фаолияти натижаларига олиб борувчи кўрсаткичларни ўз ичига олишидан келиб чиқиб самарадорликнинг умумий ва хусусий кўрсаткичи тушунчаларидан фойдаланиш мақсадга мувофиқ.

4. Иқтисодий таҳлил нуқтаи назаридан автомобиль транспорти корхоналарида асосий воситаларни 2 та йирик гуруҳга бўлиш лозим. Биринчи гуруҳга автомобиль транспорти корхонасининг бевосита асосий фаолиятини

таъминлайдиган ҳаракатдаги таркиб асосий воситаларини, иккинчи гуруҳга эса бошқа асосий воситаларни киритиш лозим.

5. Асосий воситаларнинг эскириш даражасини белгилашда 3 тоифа, яъни бошланиш, ўрта, юқори даража эскириш коэффициентларидан фойдаланиш лозим. Эскириш даражасини ҳисоблашда ҳаракатдаги таркиб асосий воситалари учун алоҳида ҳисоблаш мақсадга мувофиқ.

6. Дебиторлик қарзларининг кунлик айланмасини топишда дебиторлик қарзларининг йиллик ўртачасини барча дебиторлик қарзларининг йиллик ўртачасидан келиб чиқиб ҳисоблаш мақсадга мувофиқлиги асосланди. Худди шу тартибни кредиторлик қарзларининг ҳам кунлик айланмасига нисбатан қўллаш мақсадга мувофиқ.

7. Активлар рентабеллигини аниқлашда икки тушунчадан фойдаланиш мақсадга мувофиқ. Биринчи – амалдаги тартибга кўра аниқланадиган, корхона фойда солиғи тўлангунга қадар фойданинг активлар ўртача йиллик қийматини активлар рентабеллиги сифатида ҳисоблаш, иккинчи – фаолият билан боғлиқ фойдани айнан шу фойданинг шаклланишида қатнашган активларнинг ўртача йиллик қийматига нисбатан ҳисобланадиган активлар соф рентабеллигини аниқлаш лозим. Бундан активлар ўртача йиллик қийматини ҳисоблашда фақат йил боши ва йил охиридаги қийматини эмас, ўрта оралиқдаги фойда кўрсаткичлари ҳисобланган даврлар бўйича олиш мақсадга мувофиқ.

8. Активлар рентабеллигини қуйидаги тартибда аниқлаш тавсия этилди: $Кар = Фф / Аўрт$, бунда: $Фф$ – корхона томонидан ҳисобот йилида аниқланадиган асосий фаолиятдан активларнинг қатнашиши ҳисобига олинадиган фойда, бухгалтерия ҳисоби маълумотларидан олинади; $Аўрт$ – Фаолият фойдаси ($Фф$) / фаолият фойдасини олишда қатнашган активларнинг ўртача арифметик қиймати.

9. Автомобиль транспорти корхоналарида тўлов қобилияти коэффициентини ҳисоблашда $Ктқ = (ЖА - ТБЖА) + УМДҚЖҚ / (ЖМ + УММЖҚ)$, бунда: $ЖА$ – 1-Шнинг II қисми, 390-сатри; $ТБЖА$ – Тўлов бўлмайдиган жорий активлар; $УМДҚЖВ$ – Узоқ муддатли дебиторлик қарзларининг яқин 3 – 6 ойда жорий активларга ўтказиладиган қисми, бухгалтерия ҳисоби маълумотларидан олинади. $ЖМ$ – Баланс пассивининг II қисми, 600-сатри; $УММЖҚ$ – узоқ муддатли мажбуриятларнинг яқин 3 – 6 ойда жорий мажбуриятларга ўтказиладиган қисми, бухгалтерия ҳисоби маълумотларидан олинади.

10. Фонд қайтими $Фо = Тс / Аўқ$, бунда: $Тс$ – ҳисобот даврида асосий воситалар иштирокида ишлаб чиқарилган маҳсулот (иш, хизмат)лар сотишдан соф тушум, сўмда (Бухгалтерия ҳисоби маълумотлари асосида шакллантирилади), $Аўқ$ – ҳисобот давридаги маҳсулот ишлаб чиқаришда қатнашган асосий воситаларнинг арифметик ўртача қиймати (Бухгалтерия ҳисоби маълумотлари асосида шакллантирилади).

11. Пандемия ва ундан кейинги шароитда самарадорлик кўрсаткичларини ҳисоблашда пандемия даврини ҳисоб-китоб қилишда ҳисобга олмаслик, активлар рентабеллиги ва молиявий барқарорлик даражасини аниқлаш бўйича

алоҳида вақтинчалик норма ишлаб чиқиш, пандемия туфайли тўхталиш даврида асосий воситаларга эскириш ҳисоблашни тўхтатиб туриш лозим.

Илмий иш асосида қилинган хулосалар ва таклиф-тавсияларнинг амалиётга жорий қилиниши автомобиль транспорти корхоналарида иқтисодий таҳлилни такомиллаштиришни таъминлайди.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.03/10.12.2019.I.16.01 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ТАШКЕНТСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ
ЭКОНОМИЧЕСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

ЭРГАШЕВ ШЕРЗОД ТАШПУЛАТОВИЧ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО АНАЛИЗА НА
ПРЕДПРИЯТИЯХ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНПОРТА**

08.00.08 – Бухгалтерский учет, экономический анализ и аудит

АВТОРЕФЕРАТ

диссертация доктора философия (Doctor of Philosophy) по экономическим наукам

Ташкент – 2021

Тема диссертации доктора философии (PhD) зарегистрирована под номером В2020.2.PhD/Iqt1379 в Высшей аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан.

Диссертация выполнена в Ташкентском государственном экономическом университете.

Автореферат диссертации на трех языках (узбекский, русский, английский (резюме)) размещен на веб-странице Научного совета (www.tsue.uz) и Информационно – образовательном портале «ZiyoNET» (www.ziynet.uz).

Научный руководитель: Калонов Мухиддин Бахритдинович
доктор экономических наук, доцент

Официальные оппоненты: Ибрагимов Абдугапур Каримович
доктор экономических наук, профессор

Очилов Ил'с Келдиёрович
кандидат экономических наук, доцент

Ведущая организация: Ташкентский государственный аграрный университет

Защита диссертации состоится «4» 08 2021 года в 11:30 часов на заседании Научного совета DSc.03/10.12.2019.I.16.01 по присуждению ученых степеней при Ташкентском Государственном экономическом университете. Адрес: 100066, г. Ташкент, ул. Ислама Каримова, д. 49. Тел.: (99871) 239-28-72; факс: (99871) 239-01-49, (99871) 239-43-51; e-mail: tdiu@tdiu.uz

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского Государственного экономического университета (зарегистрирована под номером 1059). Адрес: 100066, г. Ташкент, ул. Ислама Каримова, д.49. Тел.: (99871) 239-28-72; факс: (99871) 239-01-49, (99871) 239-43-51; e-mail: tdiu@tdiu.uz.

Автореферат диссертации разослан «19» август 2021 года.
(реестр протокола рассылки № 18 от «18» 07 2021 года.)



Н. Х. Жумаев
Председатель научного совета по присуждению ученых степеней, д.э.н., профессор

Б. Т. Бердияров
Секретарь научного совета по присуждению ученых степеней, д.э.н., доцент

С. К. Худайкулов
Председатель научного семинара при научном совете по присуждению ученых степеней, д.э.н., доцент

ВВЕДЕНИЕ (Аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. В мире спрос на транспортные услуги возрастает с каждым годом. По всему миру почти каждый человек в мире использует и чувствует потребность в автомобильных транспортных средствах в своей повседневной жизни и на производстве. Поскольку автомобильные транспортные средства мобильны, они обеспечивают доставку до конечного пункта по сравнению с железнодорожным, воздушным и водным транспортом. Кроме того, доставка на короткие расстояния характерна только для автомобильных транспортных средств. Автомобильный транспорт может предложить свои услуги по перевозке даже минимального количества пассажиров и минимального объема груза 24 часа в сутки. «В результате с середины XX века автомобильный транспорт стал мировым лидером наземного транспорта, а глобальный пассажиропоток достиг 82 процентов»¹. Доставка логистических услуг до конечных точек по всему миру осуществляется автомобильными транспортными средствами. По этой причине услуги автомобильного транспорта составляют основную долю, дающую оценку качеству транспортных услуг в разрезе видов транспорта. Расходы на транспортные услуги присутствуют во всех производственных процессах, и очень сложно представить любую отрасль без транспортных услуг.

Развитие транспортных услуг во всем мире даёт импульс развитию услуг национального транспорта. Развитие транспортных услуг оказывает влияние на развитие всех секторов. Структурные сдвиги, определяющие движение производства и международной торговли в мире, в основном напрямую связаны с изменениями, происходящими в мировом секторе автомобильного транспорта. При совершенствовании экономической и теоретической базы необходимость современных исследований по изучению автотранспортных предприятий посредством экономического анализа и формирование объективной потребности обуславливают актуальность данного исследования в мировом масштабе.

В стране осуществляется ряд мер по обеспечению предоставления качественных транспортных услуг, в том числе по перевозкам автомобильным транспортом, снижению себестоимости услуг, повышению конкурентоспособности предприятий, оказывающих автотранспортные услуги, а также обеспечению их финансовой устойчивости. В транспортной сфере важной задачей определено «дальнейшее развитие железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта и укрепление их материально-технической базы, повышение уровня и качества оказываемых ими услуг по перевозке грузов ..., создание прозрачной и конкурентной среды, расширение парка подвижного состава».² В этой связи целесообразным является

¹ <https://eee-region.ru/article/4602/>

² Постановление Президента Республики Узбекистан №ПП-3422 «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018 – 2022 годы» от 2 декабря 2017 года.

дальнейшее расширение спектра научных исследований по вопросам повышения уровня и качества услуг путем принятия эффективных управленческих решений, основанных на формировании полной базы данных по показателям, определяющим рентабельность субъектов, предоставляющих услуги автомобильного транспорта, финансовую устойчивость и обеспечение активами.

Данное диссертационное исследование в определенной степени служит реализации задач, определенных в Указах Президента Республики Узбекистан №УП-4947 «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» от 7 февраля 2017 года, №УП-5647 «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» от 1 февраля 2019 года, Постановлениях Президента Республики Узбекистан №ПП-3422 «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018 – 2022 годы» от 2 декабря 2017 года, №ПП-3589 «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы управления автомобильным транспортом» от 6 марта 2018 года, №ПП-4230 «О мерах по кардинальному совершенствованию системы грузовых и пассажирских перевозок» от 6 марта 2019 года, а также иных нормативно-правовых актах, относящихся к данной сфере.

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

Степень изученности проблемы. Некоторые теоретико-методические вопросы совершенствования экономического анализа были изучены в научных работах зарубежных ученых-экономистов, таких как М.И.Баканов, А.Д.Шеремет, А.М.Фридман, Е.В.Табачникова, А.С.Стринковская, В.П.Павельев, Е.В.Павельева, С.А.Яценко, Н.В.Тарханова, А.А.Бырбыткин, а также в исследованиях отечественных ученых-экономистов И.Т.Абдукаримова, М.К.Пардаева, К.Б.Уразова, Б.А.Хасанова, М.Б.Калонова³

³ Баканов М.И., Шеремет А.Д. Теория экономического анализа. – М.: ИНФРА-М, 2011. – С.13, 367; Фридман А.М. Финансы организации (предприятия). Учебник. 2-е изд. – М.: Дашков и К, 2013. – С.368 – 369. Табачникова Е.В. Исследование влияния факторов внешней среды на устойчивость транспортного предприятия // Вестник АГТУ. Сер.: Экономика. 2019. №1. – С.53 – 61; Стринковская А.С. Экономический анализ и диагностика бизнес-среды грузовых автотранспортных предприятий в системе принятия управленческих решений // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. 2016. №3 (13). – С.69; Павельев В.П., Павельева Е.В. Применение факторного анализа для оценки эффективности управления предприятием // Известия МГТУ «МАМИ». 2013. №4 (18). Т.1. Серия 5. Социально-экономические науки; Яценко С.А. Качество логистики с позиций обслуживания клиентуры в транспортно-логистических компаниях // Известия Волгоградского государственного технического университета. 2014. №19 (146). Вып. 9. – С.88 – 91; Тарханова Н.В. Анализ себестоимости транспортных услуг // ВЕСТНИК ИрГТУ. 2015. №12 (107); Бырбыткин А.А. Методы экономического анализа деятельности транспортных организаций для выявления признаков несостоятельности и преднамеренного банкротства // Transport business in Russia. 2017. №2. – С.144 – 155; Абдукаримов И.Т. Отчет о прибылях и убытках – основной источник информации для мониторинга и анализа финансовых результатов предприятия // Актуальные вопросы экономики и управления. 2013. №1 (047);

и других ученых-экономистов, посвященных изучению некоторых аспектов теоретических и методологических основ экономического анализа на транспортных предприятиях.

Один из отечественных ученых М.К. Пардаев изучил методы оценки и анализа эффективности предприятий, оказывающих автомобильные услуги, а также особенности анализа деятельности предприятий, оказывающих автотранспортные услуги по перевозке грузов. В исследованиях Б.А. Хасанова особое внимание уделяется анализу расходов в отрасли. Однако именно организация полного экономического анализа на предприятиях автомобильного транспорта не рассматривалась как отдельное исследование.

Связь темы диссертации с планами научно-исследовательской работы высшего образовательного учреждения, где выполнена диссертация. Данная диссертационная работа выполнена в соответствии с планом научно-исследовательских работ Ташкентского государственного экономического университета в рамках проекта ФМ-6 по теме «Концептуальные направления развития бухгалтерского учета, экономического анализа, аудита и статистики в условиях модернизации экономики Узбекистана».

Целью исследования является разработка предложений и рекомендаций по совершенствованию экономического анализа на предприятиях автомобильного транспорта.

Задачи исследования:

определение показателей экономического анализа на предприятиях автомобильного транспорта и формирование теоретико-методологических выводов;

разработка предложений по определению рентабельности активов на предприятиях автомобильного транспорта, распределению основных средств по группам, определению уровня износа и фондоотдачи, а также обновлению с точки зрения и экономического анализа;

разработка предложений и рекомендаций по порядку расчета коэффициента платежеспособности предприятий автомобильного транспорта;

разработка предложений по совершенствованию анализа дебиторской и кредиторской задолженности на предприятиях автомобильного транспорта;

разработка предложений и рекомендаций по оценке экономических показателей в условиях пандемии и в последующих условиях на предприятиях автомобильного транспорта.

Объектом исследования является деятельность предприятий автомобильного транспорта, оказывающих услуги по перевозке пассажиров и грузов в Узбекистане.

Пардаев М.Қ. ва бошқалар. Иқтисодий таҳлил назарияси. – Тошкент: Сано-стандарт, 2014. – 336 б; Уразов К.Б. Иқтисодиётни эркинлаштириш шароитида бухгалтерия ҳисобининг концептуал масалалари. – Тошкент: Фан, 2005; Хасанов Б.А. ва бошқалар. Молиявий таҳлил: Дарслик. – Тошкент: Иқтисодиёт, 2020. – 736 б; Калонов М.Б. Автомобиль транспорти корхоналарида харажатлар ҳисобини юритиш масалалари: Монография. – Тошкент: Iqtisod-moliya, 2018. – 176 б.

Предметом исследования являются экономические отношения, возникающие в процессе организации экономического анализа на предприятиях автомобильного транспорта.

Методы исследования. В исследовательской работе широко использовались такие методы, как группировка, сравнение, индукция, дедукция, теоретическое и практическое изучение, статистический анализ, монографическое наблюдение, интервью, проведение опроса.

Научная новизна исследования состоит в следующем:

при определении рентабельности активов на предприятиях была обоснована целесообразность учитывать только прибыль, полученную от активов, задействованных в оказании транспортных услуг;

при определении коэффициента платежеспособности предприятий предлагается учитывать ту часть долгосрочных обязательств, которая будет выплачена в текущие обязательства в ближайшие шесть месяцев;

была обоснована целесообразность разделения износа основных средств на предприятиях на начальную, среднюю и высокую степени, а также определения минимальных нормативов износа и обновления основных средств в эксплуатации;

при определении рентабельности и фондоотдачи основных средств на предприятиях была обоснована целесообразность учета чистой выручки и прибыли от основных средств, задействованных при оказании транспортных услуг.

Практические результаты исследования заключаются в следующем:

исходя из необходимости приведения в соответствие ключевых показателей эффективности предприятий автомобильного транспорта со сроком сдачи аудиторского отчета, предлагается представить предварительный вариант ключевых показателей эффективности до 1 марта, а в окончательный вариант до 1 мая;

на основании изучения методики определения экономических показателей предприятий отрасли рекомендуется разделить показатели эффективности на группы *определяемых* и *сопоставимых*, а также *частных* и *общих* показателей;

при оценке стабильности деятельности предприятий автомобильного транспорта рекомендуется оценивать текущие, трех- и пятилетние показатели коэффициентов устойчивости;

с точки зрения экономического анализа, основные средства предприятий автомобильного транспорта рекомендуется разделить на две основные группы, а именно основные средства в движении, которые непосредственно обеспечивают основную деятельность предприятия автомобильного транспорта, и другие основные средства;

предлагается метод отдельного расчета подвижного состава автомобильного транспорта в строгом определении нормы обновления основных средств и расчете нормы обновления пропорционально уровню износа;

было разработано предложение для расчета среднегодовой дебиторской и кредиторской задолженности на основе среднегодового значения всей

дебиторской и кредиторской задолженности при определении периода и дневного оборота дебиторской и кредиторской задолженности;

вносится предложение выявить и оценить показатели уровня рентабельности и финансовой устойчивости в период до пандемии, во время пандемии и после неё, а также в период восстановления предприятия после пандемии и в последующий период.

Достоверность результатов исследования. Соответствие подходов и методов, использованных в исследовании, получение данных из официальных источников, и внедрение соответствующих выводов и рекомендаций в практику компетентными органами определяет достоверность результатов исследования.

Научная и практическая значимость результатов исследования. Научная значимость результатов исследования объясняется тем, что оно способствует осуществлению научных исследований по теоретическим и методологическим проблемам экономического анализа, совершенствованию нормативно-правовых документов, а также методическому совершенствованию дисциплин, относящихся к «Экономическому анализу».

Практическая значимость результатов исследования определяется тем, что разработанные предложения могут применяться на предприятиях автомобильного транспорта при оценке текущей ситуации и планировании на перспективу за счет эффективной организации экономического анализа, а также для повышения достоверности аналитических результатов и информации.

Внедрение результатов исследования. На основе полученных научных результатов по совершенствованию экономического анализа на предприятиях автомобильного транспорта:

при определении рентабельности активов, прибыль, связанную с деятельностью, следует принимать как активы, рассчитанные по отношению у среднегодовой стоимости активов, использованных при формировании именно данной прибыли, и следует принимать при определении чистой рентабельности и расчете среднегодовой стоимости активов не по стоимости только на начало или конец года, а принимать в расчет показатели прибыли в промежуточный период (справки Министерства транспорта Республики Узбекистан №1/6395 от 18 ноября 2020 года и АО «Тошшахартрансхизмат» №1-16/439 от 18 декабря 2020 года). В результате данного предложения был устранен действующий порядок неправильного предоставления информации по показателям рентабельности активов, имевший место за счет неиспользованных активов или незаработанной прибыли, а также возросла степень достоверности показателей;

предложение при расчете коэффициента платежеспособности предприятий автомобильного транспорта, текущие активы и текущие обязательства должны быть взяты не из показателей баланса, а из данных внутреннего бухгалтерского учета для расчета (справки Министерства транспорта Республики Узбекистан №1/6395 от 18 ноября 2020 года и АО «Тошшахартрансхизмат» №1-16/439 от 18 декабря 2020 года). В результате данного предложения стало возможным определить коэффициент платежеспособности на основе постоянных текущих реальных данных;

предложение при определении коэффициента обновления основных средств на предприятиях автомобильного транспорта, с использованием данных внутреннего бухгалтерского учета (не используя данные бухгалтерского баланса), стоимость вновь приобретенных основных средств, завершаемых, в общем принятых в бухгалтерский учет в любой форме в качестве основных средств в течение года, разделить на стоимость основных средств на конец года, включая стоимость оприходованных основных средств (справки Министерства транспорта Республики Узбекистан №1/6395 от 18 ноября 2020 года и АО «Тошшахартрансхизмат» №1-16/439 от 18 декабря 2020 года). В результате данного предложения стало возможным определение уровня износа основных средств, норм амортизации и обновления, а также возможность проведения точных расчетов;

определение в отчетный период показателей фондоотдачи чистой выручки от реализации товаров (работ, услуг), произведенных при участии основных средств путем деления на среднее арифметическое значение основных средств, использованных при производстве продукции в отчетный период (справки Министерства транспорта Республики Узбекистан №1/6395 от 18 ноября 2020 года и АО «Тошшахартрансхизмат» №1-16/439 от 18 декабря 2020 года). В результате данного предложения была определена реальная сумма фондоотдачи, что обусловило разработку обоснованных выводов и мер.

Апробация результатов исследования. Результаты данного исследования были обсуждены на 2 международных и 3 республиканских научно-практических конференциях и были получены положительные отзывы.

Опубликованность результатов исследования. По теме диссертации было опубликовано всего 16 научных работ, в том числе 9 статей в отечественных журналах, 2 статьи в международных признанных журналах. Кроме того, опубликованы 5 тезисов докладов на научно-практических конференциях.

Структура и объем диссертации. Структура диссертационной работы состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Объем диссертации составляет 135 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** диссертации обоснованы актуальность и значение исследования, определены его цель и основные задачи, объект и предмет диссертации, показано соответствие приоритетным направлениям развития науки и технологий в республике, обоснована научная новизна и изложены практические результаты, раскрыты научное и практическое значение полученных результатов, представлены данные о внедрении результатов исследования, а также сведения об опубликованных работах и структуре диссертации.

В первой главе диссертации **«Теоретико-методические основы организации экономического анализа на транспортных предприятиях»** посвящена изучению роли транспортных предприятий в развитии общества,

а также теоретико-методическим основам организации экономического и особенностям организации анализа на транспортных предприятиях, а также в конце главы представлены научные выводы по данным вопросам.

Если посмотреть на статистические показатели, то предоставление услуг автомобильным транспортом, в том числе грузоперевозки, занимает лидирующее место с первых лет независимости и увеличивается из года в год (см. таблицу 1).

Таблица 1

Грузовые и пассажирские перевозки грузооборот по видам транспорта⁴

Показатели	Годы								По отношению к 2019
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Груз, перевезенный на транспорте, млн т	952	1023,4	1095,1	1159,1	1172,5	1256,1	1330,2	1383,9	104,0%
железнодорожный транспорт	63,7	65,7	67,2	67,6	67,9	68,4	70,1	70,4	100,4%
<i>автомобильный транспорт</i>	<i>801,3</i>	<i>868,9</i>	<i>943,3</i>	<i>1002,8</i>	<i>1013,1</i>	<i>1102,2</i>	<i>1177,7</i>	<i>1245,6</i>	<i>105,8%</i>
трубопровод	65	65,8	60	62,2	65,1	72,4	72	62,8	87,2%
воздушный транспорт, тыс. т	22	23	24,6	26,5	26,4	13,1	10,4	5,1	49,0%
кол-во пассажиров, перевезенных транспортом, млн чел	6989,2	7319,8	7586,0	5560,4	5679,0	5818,0	6109,4	5240,4	85,7
железнодорожный транспорт	17,4	19,1	20,1	20,5	21,1	22,3	22,9	6,2	27,0
<i>автомобильный транспорт</i>	<i>6895,1</i>	<i>7244,4</i>	<i>7511,4</i>	<i>5480,8</i>	<i>5591,3</i>	<i>5719,1</i>	<i>5999,5</i>	<i>5192,9</i>	<i>86,5</i>
воздушный транспорт	2,4	2,3	2,2	2,1	2,2	2,6	3,3	0,9	27,0
электротранспорт (метрополтен)	74,3	54,0	52,3	57,0	64,4	74,0	83,7	40,4	48,3

Из данных таблицы видно, что в 2013 году автомобильным транспортом было перевезено 801,3 млн тонн грузов, тогда как в 2020 году объем перевезенных грузов составил 1 млрд 245,6 млн тонн. В 2013-2020 годах существенного изменения объемов грузоперевозок по железной дороге, трубопроводам и авиатранспорту не произошло. Автомобильные перевозки в 2020 году по сравнению с 2013 годом увеличились на 55,4 процентов. Спад в сфере авиаперевозок за последний анализируемый 2020 год очень резкий – вдвое по сравнению с предыдущим годом.

Из данных таблицы видно, что в период пандемии, то есть в 2020 году, объем пассажирских перевозок автомобильным транспортом снизился по сравнению с предыдущими годами. Исследования показали, что это снижение было связано с временным или полным прекращением деятельности

⁴ Разработано на основе данных Государственного комитета по статистике (stat.uz).

автотранспортных предприятий в результате карантинных мер, введенных в связи с пандемией.

В целом можно сделать вывод, что главное место в стране по грузоперевозкам занимает автомобильный транспорт. Однако исследования показали, что потребности населения, общий спрос не могут быть полностью и на постоянной основе удовлетворены автомобильным транспортом, потому что люди используют транспорт не всегда одинаково.

Кратковременные притоки и оттоки населения нашей страны весной и осенью, в результате приводящие к нестабильности транспортных услуг, сезонности сельскохозяйственных и строительных работ, поездок по стране или за рубеж для учебы и других целей обуславливают необходимость адаптации транспортной системы к «сезонному» характеру. Это обуславливает целесообразность анализа транспортных предприятий, полное удовлетворение потребностей клиентов, оптимизацию затрат, простой транспорта в периоды нестабильного движения и отсутствия транспорта в течение транспортного сезона, рост доходов в целом, анализ случаев, связанных с «сезонностью» и на этой основе принятие соответствующих решений.

Исследования показали, что по содержанию и на практике неправильно говорить, что показатели эффективности являются основными или дополнительными, первичными или вторичными. Поскольку дополнительные показатели могут быть важными и имеющими большое значение, а основные показатели могут быть незначительными при принятии решений. Поэтому, учитывая, что основные ключевые показатели эффективности носят общий характер и описывают результаты деятельности предприятия, а дополнительные ключевые показатели эффективности имеют конкретный характер и включают показатели, которые приводят к результатам деятельности предприятия, целесообразно называть их общими и частными показателями (см. рисунок 1).



Рисунок 1. Ключевые показатели эффективности⁵

⁵ Разработано на основе Положения, утвержденного постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан №207 «О введении критериев оценки эффективности деятельности акционерных обществ и других хозяйствующих субъектов с долей государства» и предложений автора.

В международной практике заключение аудиторских организаций важно при публикации предприятиями различных экономических показателей. Согласно аудиторской практике нашей республики, аудиторское заключение за завершённый год принимается и публикуется до 1 мая следующего года. Однако определено, что ключевые показатели эффективности организаций должны быть опубликованы до 1 марта, заполнив соответствующую форму на официальном сайте Агентства по управлению государственными активами.

На наш взгляд, чтобы организовать систематический мониторинг деятельности исполнительного органа, обеспечить единообразие и достоверность публикуемых данных, в первом варианте для руководителей до 1 марта необходимо разместить на сайте ключевые годовые показатели эффективности в транспортных организациях, а после получения аудиторского заключения до 1 мая предоставляется право размещения на сайт проверенной информации.

Вторая глава диссертации «Анализ текущего состояния организации экономического анализа в отрасли» посвящена исследованию анализа экономических показателей, анализа основных средств и рентабельности на предприятиях автомобильного транспорта, а также в ней сформулированы соответствующие предложения и рекомендации.

Наше исследование показало, что рентабельность активов предприятия и его высокая платежеспособность не позволяют сделать вывод о значительной финансовой устойчивости. Поэтому каждый показатель имеет свое место в эффективном управлении предприятием, и целесообразно проводить их индивидуальный анализ. Результаты анализа наших объектов исследования показали, что рентабельность активов и финансовая устойчивость не зависят от какой-то определенной прибыли или показателей текущего года (см. таблицу 2).

Таблица 2

Рентабельность активов ООО «Автобусный парк № 18» и коэффициент финансовой устойчивости⁶

Годы и показатель	Рентабельность активов	Коэффициент финансовой устойчивости
2013	-0,052	0,80
2014	-0,148	0,70
2015	-0,125	0,66
2016	-0,006	0,68
2017	-0,02	0,50
2018	-0,09	0,91
2019	-0,24	0,83
2020	-0,21	0,82

⁶ Разработано автором на основе учетных данных предприятия.

Из данных таблицы видно, что хотя коэффициент финансовой устойчивости автобусного парка в 2013 году соответствовал норме, отсутствует рентабельность активов, то есть предприятие работает с полным убытком. Оно работало с убытком – 5,2% от стоимости одного сума каждого доступного актива.

Из этого можно сделать вывод, отсутствует рентабельность активов под влиянием каких-либо факторов. Показатель финансовой устойчивости увеличился в 2018 году и уменьшился в 2019-2020 годы. Самый высокий результат по финансовой устойчивости был зафиксирован в 2018 году.

В целом, если мы дадим общую оценку эффективности предприятия по двум указанным выше показателям, то предприятие работает неэффективно, а рентабельность активов очень низкая, то есть практически отсутствует. С другой стороны, финансовая устойчивость независимо от данного показателя была положительной. Однако исследования показали, что в соответствии с действующим порядком, показатели устойчивости на предприятиях определяются на основе данных отчетности за один год. Исследования, проведенные на наших объектах, показывают, что формирование частей долгосрочной задолженности в текущем году как текущего обязательства на следующий год, может привести к увеличению суммы текущих обязательств даже при отсутствии иных операций, что в результате приведет к нестабильному состоянию предприятия. Поэтому при анализе финансовой устойчивости предприятия данные годового отчета не служат для формирования достаточного и достоверного заключения. Цифры текущего года могут отражать финансовую устойчивость, и в следующем году можно будет наблюдать спад, если не повлияют внешние факторы. Поэтому, на наш взгляд, целесообразно анализировать показатель финансовой устойчивости с точки зрения текущей, 3-летней и 5-летней стабильности.

Если рассмотрим данное предприятие, финансовая устойчивость, рассчитанная на основе трехлетних данных, в 2020 году составила 0,85, в 2019 году составила 0,74, а в 2018 году данный показатель составил 0,69. Это связано с тем, что долговое обязательство, которое привело к финансовой устойчивости в предыдущем году, может привести к отсутствию устойчивости в последующие годы или наоборот.

С точки зрения экономического анализа предприятий автомобильного транспорта основные средства следует разделить на 2 основные группы. Первая группа должна включать основные средства подвижного состава, которые непосредственно обеспечивают основную деятельность предприятия автомобильного транспорта, а вторая группа должна включать другие основные средства. Предлагается определять коэффициент износа основных средств на основе этих групп с точки зрения потребности в использовании основных средств на предприятиях автомобильного транспорта, степени использования, решения о первоочередной замене устаревших основных средств на новые.

По результатам нашего исследования было рекомендовано определять износ основных средств, разделив их на 3 степени: *начальную, среднюю и высокую* (см. таблицу 3).

Таблица 3

Степень износа основных средств⁷

Степень износа основных средств			
Степень	начальная	средняя	высокая
Норма износа, в процентах, фоииз (И _н)	40	40-75	75-95

Исходя из того, что степень износа основных средств разделена на 3 категории в зависимости от срока службы и объема выполненных работ, степени износа можно определить следующим образом (см. таблицу 4).

Таблица 4

Износ автомобильного транспорта по сроку службы и объему работ⁸

Износ по сроку службы			
Степень износа (И _с)	Нормативный срок службы (лет) или расстояние пробега (км)	Проценты	Фактический срок службы (лет) или расстояние пробега (км)
Начальная	5 лет	40	2 года
Средняя	5 лет	40 – 75	от 2 лет до 4 лет 8 месяцев
Высокая	5 лет	75 – 95	свыше 4 лет 8 месяцев
Износ по объему выполненных работ			
Начальная	540200	40	216 080 км
Средняя	540200	40 – 75	216080 – 405150 км
Высокая	540200	75 – 95	свыше 405150 км

Чтобы качество услуг на предприятиях автомобильного транспорта не снижалось, основные фонды постоянно обновлялись, для обеспечения финансовой устойчивости необходимо принять меры к тому, чтобы, основные фонды обновлялись при износе основных средств до 10 процентов при *начальной степени*, на 10-30 процентов при *средней степени* и 30-65 процентов при *высокой степени* (см. таблицу 5).

Таблица 5

Анализ степени обновления пропорционально степени износа основных средств⁹

Степень износа		Минимальная норма обновления		Минимальная норма обновления относительно нормы износа основных средств	Процент остаточного состояния основных средств
А		Б		$B \div A * 100$	$100 - A + B$
Степень 1	40%	10%	начальная степень		
				25%	$100 - 40 + 10 = 70\%$
Степень 2	40%	10%	средняя степень		
				75%	30%
Степень 3	75%	30%	высокая степень		
				95%	60%

⁷ Разработано автором на основе предложений автора.

⁸ Разработано автором на основе предложений автора.

⁹ Разработано на основе предложений автора.

Третья глава диссертации «Совершенствование использования экономического анализа на транспортных предприятиях» посвящена изучению совершенствования анализа экономических показателей на предприятиях автомобильного транспорта и учетно-информационного обеспечения, а также организации экономического анализа на предприятиях автомобильного транспорта.

Приобретение предприятием в конце отчетного года большого количества основных средств, получение кредитов или появление активов, не обслуживающих интересы предприятия в целом, само по себе увеличивает среднюю стоимость активов. С точки зрения предприятия это положительный момент. Однако, согласно действующей формуле, хотя стоимость вновь приобретенных активов не влияет на чистую прибыль, это приводит к увеличению среднегодовой стоимости активов, что, в свою очередь, приводит к снижению рентабельности активов. На наш взгляд, данные бухгалтерского баланса и отчета по финансовым результатам не могут выступать полным учетно-информационным обеспечением при определении рентабельности активов.

На наш взгляд, при определении рентабельности активов целесообразно использовать данные внутреннего бухгалтерского учета (см. таблицу 6).

Таблица 6

Определение рентабельности активов и ее учетно-информационное обеспечение¹⁰

Формула определения	Учетно-информационное обеспечение
Рентабельность активов	$Kap = Pd / Asp,$ <p>здесь: <i>Pd</i> – Прибыль от деятельности или операции, в которой задействованы активы (Формируется на основании данных бухгалтерского учета); <i>Asp</i> – Среднегодовая стоимость активов, участвующих в получении прибыли (Формируется на основании данных бухгалтерского учета).</p>

Проведенный анализ показал, что коэффициент финансовой устойчивости определяется как отношение суммы долгосрочных обязательств и размера собственного капитала к общей сумме баланса. Значение в 0,8-0,9 является нормой для данного показателя. Значение ниже 0,75 свидетельствует о рискованной ситуации. Если перевести это в числа, можно сделать вывод, что в составе пассивов может быть около 10-20 процентов текущих обязательств. В противном случае коэффициент финансовой устойчивости снизится.

Однако большая часть показателей в структуре текущих активов напрямую связана с текущими обязательствами. Если нормальным является соотношение текущих активов к текущим обязательствам (платежеспособности) в 1,25 раза, и если при этом общая сумма составляет 100 сумов, из которых 10 процентов составляют текущие обязательства, то текущие активы составляют 15 сумов,

¹⁰ Разработано на основе предложений автора.

и предприятие считается абсолютно платежеспособным. При этом 90 процентов активов компании составляют собственный капитал и долгосрочные обязательства, 85 процентов приходится на долгосрочные активы.

В показателях, используемых при анализе дебиторской задолженности, выручка от продаж рассчитывается в порядке возрастания при прибавлении общей выручки за год, в то время как дебиторская задолженность принимается только как среднее значение на начало и конец года. Это означает, что если дебиторская задолженность, даже просроченная, составляет большую сумму в течение года, в конце отчетного периода коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности будет очень низким. Поэтому при определении среднегодовой суммы дебиторской задолженности рекомендуется использовать среднегодовое значение всей дебиторской задолженности. Данную процедуру целесообразно применить к ежедневному обороту кредиторской задолженности.

При определении показателей платежеспособности необходимо учитывать часть долгосрочной дебиторской задолженности, которая будет переведена в текущие активы в ближайшие 3-6 месяцев, и часть долгосрочных обязательств, которая будет переведена в текущие обязательства в ближайшие 3-6 месяцев. Следовательно, его информационное обеспечение также не формируется исключительно на основании данных бухгалтерского баланса (см. таблицу 7).

Таблица 7

**Определение коэффициента платежеспособности и его
учетно-информационное обеспечение¹¹**

Формула определения	Учетно-информационный источник
<p>Коэффициент платежеспособности</p>	<p>$K_{пл} = (ТА - НПВТА) + ДДЗТА / (ТО + ДДОТО)$ Здесь: ТА – часть II формы 1, строка 390, НПВТА – текущие активы, не подлежащие выплате; ДДЗТА – доля долгосрочной дебиторской задолженности, которая будет переведена в текущие активы в ближайшие 3 – 6 месяцев – получают из данных бухгалтерского учета. ТО – часть II пассивов баланса, строка 600; ДДОТО – доля долгосрочных обязательств, которая будет переведена в текущие обязательства в ближайшие 3 – 6 месяцев – получают из данных бухгалтерского учета.</p>

Это позволяет предприятиям автомобильного транспорта определять не только краткосрочную, но и долгосрочную платежеспособность.

Если проанализировать некоторые показатели, относящиеся к основным средствам предприятий автомобильного транспорта, то можно увидеть, что показатели меняются в разрезе лет (см. таблицу 8)

¹¹ Разработано на основе предложений автора.

Таблица 8

Анализ показателей, связанных с основными средствами¹²

№	Показатели	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Соотношение 2019 года к базисному году, в %	Рост в 2019 году по сравнению с предыдущим годом, в %
Автобусный парк № 18										
1	Коэффициент износа основных средств	0,62	0,66	0,7	0,59	0,6	0,61	0,61	98	100
2	Фондоотдача	1,02	1,28	1,34	1,08	0,74	0,69	0,17	17	25
Сарбон нефтегаз										
1	Коэффициент износа основных средств	0,5	0,48	0,51	0,59	0,63	0,71	0,76	152	107
2	Фондоотдача	2,5	2,05	1,98	1,89	1,6	1,96	0,27	11	14
Tapesh Trans										
1	Коэффициент износа основных средств	0,26	0,32	0,33	0,39	0,33	0,34	0,06	23	18
2	Фондоотдача	0,8	0,17	0,3	0,44	1,09	1,12	0,37	46	33
Ravon Kelajak										
1	Коэффициент износа основных средств	0,73	0,93	1	0,79	0,87	0,87	0,96	132	110
2	Фондоотдача	0,83	1,17	14,75	7	10,44	10,44	2,09	252	20

Из данных таблицы видно, что коэффициент износа основных средств в Автобусном парке №18, согласно действующему законодательству, находится в пределах нормы, рекомендуемой для акционерных обществ с долей государства т.е. в 2013-2019 годы данный показатель превышал значение в 0,5, что является тревожным фактором. С другой стороны, показатель фондоотдачи по-разному менялся в течение изученных лет. Если в 2014-2016 годах наблюдался рост, то в 2017-2019 годах мы видим снижение данного показателя. В действительности, если четкая норма не определена для этого показателя, согласно источникам, его рост в течение определенного периода времени считается положительной ситуацией. В целом по отчетным данным предприятия видно, что основные средства, в том числе касательно движущегося состава, находятся в неудовлетворительном состоянии. Однако из вышеприведенных показателей видно, что коэффициент износа использованных основных средств на 22 процента выше нормы ($0,61/0,5 \times 100 - 100$), что свидетельствует о факте износа.

Хотя в 2013-2015 годах коэффициент износа основных средств в ООО «Сарбон Нефтегаз» находился в пределах установленной нормы, в 2016-2019 годах он превышал установленную норму в пределах

¹² Рассчитано автором на основе данных объектов монографических исследований.

с 18 процентов до 52 процентов. В показателях фондоотдачи не наблюдается никаких резких изменений.

На предприятии «Tapesh Trans» за весь используемый период коэффициент износа основных средств составляет около 0,30, и в целом изношено 30 процентов основных средств, что является низким показателем по отношению с действующей рекомендованной нормой износа и считается положительным моментом. По показателям фондоотдачи наблюдается рост начиная с 2017 года.

В течение изучаемого периода коэффициент износа основных средств на предприятии «Ravon Kelajak» составлял более 0,5, то есть степень износа основных средств составляла от 46 процентов до 100 процентов и была нестабильной, то есть промежуточный интервал равен 0,27. Показатель фондоотдачи же требует изучения на основе внутренних данных. В частности, из отчета компании видно, что показатель фондоотдачи в 2015 году составил 14,75. Такой же высокий показатель мы можем наблюдать и в 2017 году.

На наш взгляд, при определении показателей фондоотдачи основных средств необходимо учитывать именно тот продукт, в котором задействованы основные средства, доход, полученный от рабочих услуг и среднегодовую стоимость задействованных основных средств. При подобном расчете сам бухгалтерский баланс не может быть источником информации. Однако данных отчета о финансовых результатах также недостаточно.

При расчете показателей фондоотдачи мы рекомендуем следующее информационное обеспечение (см. таблицу 9).

Таблица 9

Определение показателя фондоотдачи на предприятиях автомобильного транспорта и их источник информации¹³

Показатель	Формула определения показателя и учетно-информационный источник
Фондоотдача	$Fo = ЧВ / Асз$ <p>Здесь: Чв – чистая выручка от реализации продукции (работ, услуг), произведенных с участием основных средств в отчетный период, в суммах (формируется на основе данных бухгалтерского учета); Асз – среднеарифметическое значение основных средств, задействованных в производстве продукции в отчетный период (формируется на основе данных бухгалтерского учета).</p>

На наш взгляд, во время пандемии коронавируса «Covid-19», учитывая не характерные остновки деятельности предприятия, при расчете показателей рентабельности активов и финансовой устойчивости, доходности активов и финансовой устойчивости не нужно учитывать убытки и расходы, понесенные из-за приостановки своей деятельности из-за пандемии до окончания этого периода. При оценке эффективности деятельности предприятий автомобильного транспорта необходимо разделить текущий период, период пандемии и периоды, последующие за пандемией (см. рисунок 2).

¹³ Разработано на основе предложений автора.

На наш взгляд, при организации экономического анализа на предприятиях автомобильного транспорта в период пандемии и последующие периоды необходимо учитывать и направление деятельности.

Текущий период	Период пандемии	Период, последующий за пандемией	Период, последующий за пандемией
Оценка эффективности по действующим критериям	Не рекомендуется оценка эффективности по действующим критериям	Не рекомендуется оценка эффективности по действующим критериям	Не рекомендуется оценка эффективности по действующим критериям

Рисунок 2. Оценка эффективности предприятия при осуществлении экономического анализа в период до пандемии, в период пандемии и последующие периоды

Если предприятие автомобильного транспорта, занимающиеся грузоперевозками, активно осуществляло свою деятельность в период пандемии, то в таких предприятиях необходимо определять показатели эффективности согласно действующему порядку, в противном случае их также следует вычесть за период пандемии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исследования вопросов совершенствования экономического анализа на предприятиях автомобильного транспорта позволило сформулировать **научные выводы**:

1. При организации экономического анализа в транспортных организациях следует учитывать особенности, связанные с его «сезонным» характером. Для обеспечения постоянно действующей и эффективной работы транспортных организаций они должны иметь достаточный парк техники, быть укомплектованы персоналом, а также в достаточной степени изучить рынок услуг. Результаты исследования подтвердили, при осуществлении экономического анализа транспортной деятельности целесообразно учитывать основные особенности данной организации.

2. В связи с тем, что акционерные общества должны публиковать результаты обязательной ежегодной аудиторской проверки до 1 мая в год, следующий за отчетным, необходимо пересмотреть сроки представления годовых ключевых показателей эффективности и предоставить право предоставлять предварительный вариант ключевых показателей эффективности до 1 марта, а в окончательный вариант до 1 мая.

3. Целесообразно использовать понятия общих и частных показателей эффективности, так как основные ключевые показатели эффективности носят общий характер и описывают результаты деятельности предприятия, а дополнительные ключевые показатели носят частный характер и включают показатели, приводящие к результатам деятельности предприятия.

4. С точки зрения экономического анализа основные средства предприятий автомобильного транспорта следует разделить на 2 основные группы. К первой группе следует отнести основные средства подвижного состава, непосредственно обеспечивающие основную деятельность предприятия автомобильного транспорта, а ко второй группе - прочие основные средства.

5. При определении степени износа основных средств необходимо разделить 3 степени: начальную, среднюю, высокую при использовании коэффициента износа. При расчете степени износа целесообразно вести расчеты отдельно для основных средств в движущемся составе.

6. При определении дневного оборота дебиторской задолженности целесообразно рассчитывать среднегодовую величину дебиторской задолженности на основе среднегодовой суммы всех дебиторских задолженностей. Рекомендуется применить ту же процедуру и к дневному обороту кредиторской задолженности.

7. При определении рентабельности активов рекомендуется использовать два понятия. Первое, это расчет среднегодовой стоимости активов до налогообложения, определяемой в соответствии с действующим порядком, как рентабельность активов. Второе, необходимо определить чистую рентабельность активов, прибыль по которым рассчитывается по отношению к среднегодовой стоимости активов, участвующих в формировании такой же прибыли. Исходя из этого, при расчете среднегодовой стоимости активов целесообразно учитывать стоимость не только на начало и конец года, но и для периодов, в промежутках которых рассчитываются показатели прибыли.

8. Рекомендуется определять рентабельность активов в следующем порядке: $K_{ap} = Пд / Аср$, здесь: Пд – прибыль от деятельности или операции, в которой задействованы активы, которая формируется на основании данных бухгалтерского учета; Аср – Пд/среднегодовая стоимость активов, участвующих в получении прибыли.

9. При расчете коэффициента платежеспособности на предприятиях автомобильного транспорта рекомендуется использовать следующее: $K_{пл} = (ТА - НПВТА) + ДДЗТА / (ТО + ДДОТО)$, здесь: ТА – часть II формы 1, строка 390, НПВТА – текущие активы, не подлежащие выплате; ДДЗТА – доля долгосрочной дебиторской задолженности, которая будет переведена в текущие активы в ближайшие 3 – 6 месяцев – получают из данных бухгалтерского учета. ТО- часть II пассивов баланса, строка 600; ДДОТО – доля долгосрочных обязательств, которая будет переведена в текущие обязательства в ближайшие 3 – 6 месяцев – получают из данных бухгалтерского учета.

10. Рекомендуется рассчитывать фондоотдачу в следующем порядке: $Фо = Чв / Асз$, здесь: Чв – чистая выручка от реализации продукции (работ, услуг), произведенных с участием основных средств в отчетный период, в сумах (формируется на основе данных бухгалтерского учета), а Асз – среднеарифметическое значение основных средств, задействованных в производстве продукции в отчетный период (формируется на основе данных бухгалтерского учета).

11. При расчете показателей эффективности во время пандемии и в последующих периодах необходимо не учитывать период пандемии, разработать отдельную временную норму для определения уровня рентабельности активов и финансовой устойчивости, прекратить начисление износа на основные средства в период остановки вследствие пандемии.

Внедрение выводов, а также предложений и рекомендаций, разработанных на основе научной работы, обеспечит совершенствование экономического анализа на предприятиях автомобильного транспорта.

**THE SCIENTIFIC COUNCIL DSc.3/10.12.2019.I.16.01
ON AWARD OF SCIENTIFIC DEGREES
AT THE TASHKENT STATE UNIVERSITY OF ECONOMICS**

TASHKENT STATE UNIVERSITY OF ECONOMICS

ERGASHEV SHERZOD TASHPULATOVICH

**IMPROVING ECONOMIC ANALYSIS
AT AUTOMOBILE TRANSPORT ENTERPRISES**

08.00.08 – Accounting, economic analysis and audit

ABSTRACT
of the dissertation of Doctor of Philosophy (PhD) in Economics

Tashkent – 2021

The topic of Doctor of Philosophy (PhD) dissertation is registered in the Higher Attestation Commission under the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan under number B2020.2. PhD/Iqt1379.

The dissertation has been accomplished at the Tashkent State University of Economics.

The abstract of dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian and English (resume)) on the website of the Scientific Council (www.tsue.uz) and on the website of «Ziyonet» informational and educational portal (www.ziyonet.uz).

Scientific advisor:

Kalonov Mukhiddin Bakhritdinovich
Doctor of Economics, Associate Professor

Official opponents:

Ibragimov Abdugapur Karimovich
Doctor of Economics, Professor

Ochilov Ilyos Keldiyorovich
Doctor of Philosophy in Economics, Associate Professor

Leading organization:

Tashkent State Agrarian University

The defense of the dissertation will take place on August « 4 », 2021 at 11:30 at the meeting of Scientific council №DSc.3/10.12.2019.I.16.01 at Tashkent State Economic University of the Republic of Uzbekistan. (Address: 100066, Tashkent city, I. Karimov street, 49, phone: (99871) 239-28-72; fax: (99871) 239-01-49, (99871) 239-43-51; e-mail: tdiu@tdiu.uz

The doctoral dissertation (DSc) can be reviewed at the Information Resource Center of Tashkent State Economic University (registered under the number 1059) (Address: 100066, Tashkent city, I. Karimov street, 49, phone: (99871) 239-28-72; fax: (99871) 239-01-49, (99871) 239-43-5; e-mail: tdiu@tdiu.uz.

The abstract of dissertation sent out on « 19 » 07 2021.

(Mailing report № 18 on « 19 » 07 2021).



N.Kh. Jumaev
Chairman of the scientific council for awarding scientific degrees, Doctor science of Economics, Professor

B.T. Berdiyarov
Scientific secretary of the scientific council for awarding scientific degrees, Doctor of science in Economics, docent

S.K. Khudoykulov
Chairman of the scientific Seminar under the scientific council for awarding scientific degrees, Doctor of science in Economics, docent

INTRODUCTION (abstract of the thesis of the Philosophy Doctor (PhD) on Economic Sciences)

The aim of the research work is to develop proposals and recommendations aimed at improving economic analysis at automobile transport enterprises.

The tasks of the research work are:

determining indicators of economic analysis at automobile transport enterprises and formulating theoretical and methodological conclusions;

developing proposals for determining return on assets at automobile transport enterprises, distributing fixed assets by groups, determining the level of depreciation and yield on capital investments, as well as updating in terms of economic analysis;

developing proposals and recommendations on the procedure for calculating the solvency ratio of automobile transport enterprises;

working out proposals for improving the analysis of receivables and payables at automobile transport enterprises;

developing proposals and recommendations for assessing economic indicators in pandemic period and in further conditions at automobile transport enterprises.

The object of the research work. The object of the research is the activity of automobile transport enterprises providing services for the transportation of passengers and goods within Uzbekistan.

The subject of the research work. The subject of the research is the economic relations arising in the process of organizing economic analysis at automobile transport enterprises.

The scientific novelty of the research work, consisting of the following:

the expediency when determining the return on assets at enterprises to take into consideration only the profit received from the assets involved in the provision of transport services has been justified;

when determining the solvency ratio of enterprises, it has been proposed to take into account that part of long-term liabilities that will be paid into current liabilities within the next six months;

the expediency of dividing the depreciation of fixed assets at enterprises into initial, average and high degree, as well as setting up minimum depreciation standards and renewal of fixed assets in operation has been substantiated;

when determining the return on assets and yield on capital investments of fixed assets at enterprises, the expediency of accounting for net proceeds and profits from fixed assets involved in the provision of transport services has been substantiated.

Scientific and practical significance of the research work.

Scientific significance of the research results is justified by the fact that it contributes to the implementation of the research on the theoretical and methodological problems of economic analysis, improvement of statutory acts, as well as the methodological improvement of disciplines related to «Economic analysis» subject area.

Practical significance of the research results is determined by the fact that the developed proposals can be applied at automobile transport enterprises in assessing

current situation and planning for the future due to the efficient organization of economic analysis, as well as to enhance reliability of analytical results and information.

Implementation of the research results. Based on the research results obtained to improve economic analysis at automobile transport enterprises:

when determining the return on of assets, the profit associated with the activity should be taken as assets calculated in relation to the average annual value of assets used in the formation of this particular profit, and should be taken when determining the net profitability and calculating the average annual value of assets not at the cost only at the beginning or end of the year, and take into account the profit indicators in the interim period (references of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan №1/6395 dated November 18, 2020 and «Toshshahartranskhizmat» JSC №1-16/439 dated December 18, 2020). As a result of this proposal, the current procedure for the inadequate provision of information on indicators of return on assets, which occurred due to unused assets or unearned income, has been eliminated, and the degree of reliability of indicators has increased;

the proposal when calculating the solvency ratio of automobile transport enterprises, current assets and current liabilities should be taken not from the balance sheet indicators, but from the internal accounting data for calculation (references of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan №1/6395 dated November 18, 2020 and «Toshshahartranskhizmat» JSC №1-16/439 dated December 18, 2020). Implementation of this proposal has enabled to determine the solvency ratio based on constant current real data;

the proposal when determining the ratio of renewal of fixed assets at automobile transport enterprises, using data from internal accounting (without using data from the balance sheet), the value of newly acquired fixed assets, completed, generally accepted in accounting in any form as fixed assets during the year, divided by the cost of fixed assets at the end of the year, including the cost of capitalized fixed (references of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan №1/6395 dated November 18, 2020 and «Toshshahartranskhizmat» JSC №1-16/439 dated December 18, 2020). Implementation of this proposal has enabled to determine the depreciation level of fixed assets, depreciation and renewal rates, as well as the possibility of making accurate calculations;

in the reporting period determining indicators of yield on capital investments of net proceeds from the sale of goods (works, services) produced with the participation of fixed assets by dividing by the arithmetic mean of fixed assets used in the production of products in the reporting period ((references of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan №1/6395 dated November 18, 2020 and «Toshshahartranskhizmat» JSC №1-16/439 dated December 18, 2020). As a result of this proposal, the real amount of return on assets has been determined, which has resulted in the development of sound conclusions and appropriate measures.

Evaluation of the research results. The results of the research have been discussed at 2 international and 3 republican scientific and practical conferences and positive reviews have been accepted.

Publication of the research results. On the topic of the thesis, 16 research papers have been published, 9 scientific articles in the domestic journals and 2 articles in foreign reputable journals. In addition, 5 theses of reports at scientific and practical conferences have been published.

Structure and volume of the research. The research structure includes introduction, four chapters, conclusion, a list of literature used and annexes. The volume of the research consists of 135 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (I часть, I part)

1. Эргашев Ш.Т. Автомобиль транспорти корхоналарида венчур капиталини бухгалтерия ҳисобида юритишнинг ўзига хос хусусияти // «Молия ва банк иши» электрон илмий журнал. 2019. №6. – Б.116-120 (08.00.00; №17).
2. Эргашев Ш.Т. Пандемия шароитида автомобиль транспорти корхоналарида иқтисодий таҳлилни ташкил этиш масалалари // «Молия ва Банк иши» электрон илмий журнал. 2020. №2. – Б.180-185 (08.00.00; №17).
3. Эргашев Ш.Т. Foundations of organizing economic analysis when managing motor vehicle enterprises // International Journal of Management, IT & Engineering Vol. 10 Issue 05, May 2020 ISSN: 2249-0558 Im act Factor: 7.119. – P.189-199.
4. Эргашев Ш.Т. Analysis of performance indicators at motor transportation companies // International Journal of Research in Social Sciences Vol. 10 Issue 05, May 2020 ISSN: 2249-2496 Impact Factor: 7.081. – P.100-107.
5. Эргашев Ш.Т. Автомобиль транспорти ташкилотларида айрим самарадорлик кўрсаткичлари таҳлили // Biznes-Эксперт. – Тошкент, 2020. №4. ISSN: 218197235. – Б.121-123 (08.00.00; №3).
6. Эргашев Ш.Т. Автомобиль транспорти корхоналарида асосий воситалар таҳлили // Biznes-Эксперт. – Тошкент, 2020. №5. ISSN: 218197235. – Б.100-103 (08.00.00; №3).
7. Эргашев Ш.Т. Автомобиль транспорти корхоналари рентабеллиги ва унинг омилли таҳлили // «Халқаро молия ва ҳисоб» электрон илмий журнал. 2020. №3. – Б.1-12 (08.00.00; №19).
8. Эргашев Ш.Т. Автомобиль транспорти корхоналарида иқтисодий таҳлилни ташкил этиш // Agro ilm. – Тошкент, 2020. №4 (67). ISSN: 2091-5616. – Б.118-119 (08.00.00; №15).
9. Эргашев Ш.Т. Автомобиль транспорти корхоналари рентабеллиги таҳлили // O‘zbekiston qishloq xo‘jaligi. – Тошкент. 2020. №7. ISSN: 2181-8150. – Б.42-43 (08.00.00; №5)
10. Эргашев Ш.Т. Транспорт ташкилотларида иқтисодий таҳлилни ташкил этишнинг назарий-услубий асослари // «Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar» ilmiy elektron jurnali. 2020. №4. – Б.71-82 (08.00.00; №10).
11. Эргашев Ш.Т. Молиявий натижаларни шакллантиришнинг назарий масалалари // «Бухоро вилоятини инновацион ривожлантириш: муаммо ва ечимлар» мавзусида республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Бухоро, 2020. – Б.1085-088.
12. Эргашев Ш.Т. Автомобиль транспорти корхоналарида самарадорликнинг муҳим кўрсаткичлари // «Иқтисодиёт тармоқлари ва соҳаларига инновацияларни жорий этиш механизмларини такомиллаштириш» мавзусидаги республика илмий-амалий конференцияси материаллари. 2020 йил 15 май. – Б.467-470.

13. Эргашев Ш.Т. Транспорт ташкилотларининг жамият тараққиётида тутган ўрни // «Осиёда фавқуллодда вазиятларни бошқариш ва жамоат саломатлиги тадқиқотлари» мавзусидаги халқаро миқёсида илмий-амалий конференция. 2020 йил 23 май. – Б.420-423.

14. Эргашев Ш.Т. Совершенствование учетно-информационного обеспечения в экономическом анализе на предприятиях автомобильного транспорта // ECLSS International Online Conference Economics & Social Sciences July 28-29? 2020 Kielce, POLAND. – P.13-21.

II бўлим (II часть; part II)

15. Эргашев Ш.Т., Исаев Ф.И. Ўзбекистон Республикасида транспорт соҳасини ривожлантириш истиқболлари // «Логистика ва иқтисодиёт» электрон илмий журнал. 2020. №1. – Б.31-37.

16. Эргашев Ш.Т., Транспорт ташкилотларида иқтисодий таҳлилни ташкил этишнинг назарий-услубий асослари // «Логистика ва иқтисодиёт» электрон илмий журнал. 2020. №3. – Б.85-95.

Автореферат «Akademnashr» нашрети тахририятида тахрир қилинди
(12.07.2021 йил).

Босишга рухсат этилди: _____ 2021 йил.
Бичими 60x84 ¹/₁₆, «Times New Roman»
гарнитурда ракамли босма усулида босилди.
Шартли босма табағи 3. Адади: 100. Буюртма: № _____.

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

«АКАДЕМИЯ НОШИРЛИК МАРКАЗИ»
Давлат унитар корхонасида чоп этилди.