

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

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ

МАХКАМБОЕВ КОМИЛ АБДУЛҲАКОВИЧ

КОРХОНАЛАР ИҚТИСОДИЙ САЛОҲИЯТИ САМАРАДОРЛИГИ
ТАҲЛИЛИ ВА РЕЙТИНГИНИ БАҲОЛАШНИ
ТАКОМИЛЛАШТИРИШ

08.00.08 – Бухгалтерия ҳисоби, иқтисодий таҳлил ва аудит

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ

Тошкент – 2021

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

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

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

Махкамбоев Комил Абдулхакович

Корхоналар иқтисодий салоҳияти самарадорлиги таҳлили ва
рейтингини баҳолашни такомиллаштириш 3

Махкамбоев Комил Абдулхакович

Совершенствование анализа эффективности и рейтинговой оценки
экономического потенциала предприятий 29

Makhkamboev Komil Abdulkhakovich

Improving efficiency analysis and rating assessments of the economic
potential of enterprises..... 53

Эълон қилинган ишлар рўйхати

Список опубликованных работ

List of published works 57

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

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ

МАХКАМБОЕВ КОМИЛ АБДУЛХАКОВИЧ

КОРХОНАЛАР ИҚТИСОДИЙ САЛОҲИЯТИ САМАРАДОРЛИГИ
ТАҲЛИЛИ ВА РЕЙТИНГИНИ БАҲОЛАШНИ
ТАКОМИЛЛАШТИРИШ

08.00.08 – Бухгалтерия ҳисоби, иқтисодий таҳлил ва аудит

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ

Тошкент – 2021

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида В2020.1.PHD/Iqt1241 рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Тошкент давлат иқтисодиёт университетида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус, инглиз) Илмий кенгаш веб-саҳифасида (www.tsue.uz) ҳамда «Ziyounet» ахборот-таълим портали (www.ziyounet.uz) манзилларига жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:	Пардаев Мамаюнус Каршибюевич иқтисодиёт фанлари доктори, профессор
Расмий оппонентлар:	Ризаев Нурбек Кадиорович иқтисодиёт фанлари доктори, доцент Бабахалов Норбута Эшназарович иқтисодиёт фанлари номзоди, доцент
Ётақчи ташкилот:	Ўзбекистон бухгалтерлар ва аудиторлар миллий ассоциацияси

Диссертация ҳимояси Тошкент давлат иқтисодиёт университети ҳузуридаги илмий даражалар берувчи DSc 03/10.12.2019.116.01 рақамли илмий кенгашнинг 2021 йил 30 ОКТЯБРЬ даги мажлисида бўлиб ўтади. Манзил: 100066, Тошкент шаҳри, Ислом Каримов кўчаси 49-уй. Тел.: (99871) 239-28-72, факс: (99871) 239-43-51, e-mail: info@tsue.uz.

Диссертация билан Тошкент давлат иқтисодиёт университетининг Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин 1091 рақами билан рўйхатга олинган) Манзил: 100066, Тошкент шаҳри, Ислом Каримов кўчаси 49-уй. Тел.: (99871) 239-28-72, факс: (99871) 239-43-51, e-mail: info@tsue.uz.

Диссертация автореферати 2021 йил « 15 » 10 куни тарқатилди.

(2021 йил « 15 » 10 даги 34 рақамли реестр баённомаси).



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

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

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

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Жаҳон иқтисодиётининг барқарор суръатлар билан ривожланиши унинг ҳар бир бўғинида бевосита корхоналарнинг иқтисодий салоҳиятидан самарали фойдаланиш йўлга қўйилганлиги билан боғлиқ. Шу туфайли, дунё миқёсида иқтисодиётнинг микродаражасида, яъни корхона ва ташкилотларда иқтисодий салоҳият самарадорлиги ва уни ифодаловчи кўрсаткичлар таҳлилини такомиллаштиришга алоҳида аҳамият берилмоқда. Бунга биргина мисол, «ҳозирги кунда халқаро тажрибада бухгалтерия соҳаси мутахассислари иш вақтининг 90 %ини бошқарув ҳисоби ва таҳлилини ташкил этишга сарфлайдилар»¹. Бундан кўриниб турибдики, иқтисодий жараёнларни бошқаришга алоҳида аҳамият қаратилмоқда. Таъсирчан бошқарув қарорларини қабул қилиш учун эса, ҳар бир йўналиш бўйича рейтинг кўрсаткичларини аниқлаш ҳам муҳим аҳамиятга эга. Бундай ҳолат айти пайтда корхоналар иқтисодий салоҳияти самарадорлигини таҳлил қилиш ва рейтингини баҳолашнинг долзарблигини янада оширмоқда.

Жаҳон иқтисодиёти ривожланишида рақобат мавжудлиги, маълум даражада корхоналар ўртасида тижорат сирининг ҳам амал қилишини тақозо этади. Шу туфайли, кўрсаткичларнинг таҳлили икки йўналишда олиб борилади. Биринчидан, ташқи фойдаланувчилар учун молиявий таҳлил бўлса, иккинчидан, ички фойдаланувчиларга мўлжалланган бошқарув таҳлилидан иборат. Молиявий ва бошқарув таҳлилининг муҳим объектларидан бири корхоналар иқтисодий салоҳиятидир. Ҳозирги кунда жаҳонда корхоналар иқтисодий салоҳиятидан самарали фойдаланишнинг оптимал йўллари излаш, уларнинг рейтингини аниқлашда замонавий усулларни қўллаш, корхоналарни бошқариш тизимини янада такомиллаштириш борасида кенг тадқиқотлар олиб борилмоқда. Шу туфайли, бугунги кунда мазкур салоҳият самарадорлигини баҳолаш ва таҳлил қилиш масалаларига муҳим эътибор қаратиш объектив заруратга айланиб, бу бўйича янгича ёндашувларни ишлаб чиқиш ҳамда амалиётга татбиқ этиш илмий тадқиқотнинг устувор йўналишлари ҳисобланади.

Ўзбекистонда бугунги кунда мавжуд иқтисодий салоҳият ва имкониятлардан самарали фойдаланиш объектив заруратга айланди, чунки мамлакатнинг барқарор ривожланишини таъминлаш ва рақобатбардошлигини мустаҳкамлаш масаласи устувор вазифалардан биридир. «Мазкур ҳолат халқаро ташкилотлар ва илмий муассасалар билан тизимли ҳамкорлик алоқаларини ўрнатиш, масъул вазирлик ва идораларда баҳоланаётган йўналишлар бўйича тавсиялар ва бошқа давлатларнинг ижобий тажрибасини ўз ичига олган тегишли маълумотлар базасини, ходимларда эса халқаро рейтинглар методологиясини қўллаш бўйича дунёқарашни шакллантириш

¹ Махсудов Б.Ю. Бошқарув ҳисобида бюджетлаштириш методологиясини такомиллаштириш. Иқтисодиёт фанлари доктори (DSc) диссертация автореферати. – Т.: ТМИ, 2018. – 5 б.

имконини бермаяпти»². Мазкур масаланинг ўта муҳимлигига қарамай, корхоналар иқтисодий салоҳияти ва улар асосида рейтинг кўрсаткичларини таҳлил қилиш методологиясини такомиллаштириш масалалари етарли даражада тадқиқ қилинмаган ва мос равишда иқтисодий адабиётларда ҳам кам ёритилган. Айниқса, корхоналар иқтисодий салоҳиятидан самарали фойдаланиш ва уларнинг рейтингини аниқлаш масаласи амалиётда деярли қўлланилмаётганлиги бу борада илмий тадқиқот ишларини олиб боришни тақозо этмоқда.

Диссертация тадқиқоти Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сон «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги, 2019 йил 7 мартдаги ПФ-5687-сон «Халқаро рейтинг ва индексларда Ўзбекистон Республикасининг ўрнини яхшилашга оид чора-тадбирларни тизимлаштириш тўғрисида»ги фармонлари, 2019 йил 25 февралдаги ПҚ-4210-сон «Ўзбекистон Республикасининг халқаро рейтинглар ва индекслардаги ўрнини яхшилаш чора-тадбирлари тўғрисида»ги, 2020 йил 24 февралдаги ПҚ-4611-сон «Молиявий ҳисоботнинг халқаро стандартларига ўтиш бўйича кўшимча чора-тадбирлар тўғрисида»ги қарорлари, шунингдек Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2015 йил 28 июлдаги 207-сон «Давлат улуши бўлган акциядорлик жамиятлари ва бошқа хўжалик юритувчи субъектлар фаолияти самарадорлигини баҳолаш мезонларини жорий этиш тўғрисида»ги, 2018 йил 14 декабрдаги 1013-сон «Давлат иштирокидаги корхоналарни молиявий соғломлаштириш тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги қарорлари ва соҳага оид бошқа меъерий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишда маълум даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг республикада фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги. Мазкур диссертация тадқиқоти республика фан ва технология ривожланишининг I. «Демократик ва ҳуқуқий жамиятни маънавий-ахлоқий ва маданий ривожлантириш, инновацион иқтисодиётни шакллантириш» устувор йўналишларига мувофиқ бажарилган.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Корхонанинг иқтисодий салоҳияти самарадорлиги, унинг таркибий тузилиши, уларнинг айрим турларини таҳлил қилиш бўйича хорижлик олимлардан, М.И.Баканов, А.Д.Шеремет, Л.Е.Басовский, Л.Бернстайн, С.С.Гаврилова, С.В.Галицкая, В.Д.Герасимова, А.И.Гинзбург, Н.В.Войтоловский, В.П.Палий, А.П.Калинина, И.И.Мазурова, Э.И.Крылов, В.М.Власова, А.А.Гладкий, И.В.Журавкова, Н.П.Любушин, А.А.Максютов, Э.А.Маркарьян, Г.П.Герасименко, С.Э.Маркарьян, Г.В.Савицкая, В.З.Чиркова,

² Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 25 февралдаги ПҚ-4210-сон «Ўзбекистон Республикасининг халқаро рейтинглар ва индекслардаги ўрнини яхшилаш чора-тадбирлари тўғрисида»ги қарори.

Е.М.Конавалова, В.Б.Малицкая³ сингари олимлар тадқиқот олиб борганлар ҳамда турли ўқув-услугий ва илмий асарлар яратганлар.

Ўзбекистонлик иқтисодчи олимлардан И.Абдукаримов, Э.Акрамов, А.Вахобов, А.Иброҳимов, Д.Қудбиев, Н.Ишанкулов, Х.Ахмаджонов, М.Рахимов, И.Волжин, В.Эргашбаев, А.Иброҳимов, Е.Ергешев, Б.Исроилов, М.Пардаев, Ж.Исроилов, А.Халикулов, М.Пулатов, Р.Исаев, Б.Хасанов, М.Тулаходжаева, А.Шоалимов, Ё.Абдуллаев ва Н.Қаландарова⁴ ҳам мазкур масаланинг баъзи жиҳатларини ёритганлар.

Юқорида қайд этилган олимларнинг асарларида иқтисодий таҳлил назарияси, молиявий ва бошқарув таҳлил методологияси умумий тарзда ёритилган. Аммо корхонанинг иқтисодий салоҳиятидан самарали фойдаланиш ва улар асосида корхона рейтингини аниқлаш усуллари деярли ёритилмаган. Айрим олимлар мазкур масаланинг баъзи жиҳатларини умумий тарзда

³ Баканов М.И., Шеремет А.Д. Теория экономического анализа. Учебник. – М.: Финансы статистика, 1981, 1987, 1993, 1994, 1996, 2000. – 416 с.; Шеремет А.Д. Теория экономического анализа. Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2002 – 333 с.; Басовский Л.Е. Теория экономического анализа: учеб. пособие. – М.: ИНФРА-М, 2001 – 222 с.; Бернштейн Л. Анализ финансовой отчетности. Теория и практика. Пер. с англ. – М.: Финансы и статистика, 1996.; Гаврилова С.С. Экономический анализ. – М.: Эксмо, 2006. – 144 с.; Галицкая С.В. Финансовый менеджмент. Финансовый анализ. Финансы предприятий: учебное пособие. – М.: Эксмо, 2008. – 652 с.; Герасимова В.Д. Анализ и диагностика производственной деятельности предприятий (теория, методика, ситуации, задания): учебное пособие 4-е изд., перераб. и доп. – М.: КНОРУС, 2008. – 256 с.; Гинзбург А.И. Экономический анализ. Учебник. 2-е изд. перераб и доп. – СПб.: Питер, 2008. – 528 с.; Гладкий А.А. Бух учет и финансы для руководителей и менеджеров. – СПб.: Питер, 2007. – 240 с.; Комплексный экономический анализ предприятия. / Под ред. Н.В.Войтоловского, А.П.Калининой, И.И.Мазуровой.. – СПб.: Питер, 2009. – 576 с.; Любушин Н.П. Анализ финансового состояния организации: учебное пособие. – М.: Эксмо, 2007. – 256 с.; Максюттов А.А. Экономический анализ. – М.: Единство, 2005. – 544 б.; Маркарьян Э.А. Финансовый анализ. Учеб. пособие / Э.А. Маркарьян, Г.П.Герасименко, С.Э. Маркарьян. – 7-е изд., перераб. и доп. – М.: КНОРУС, 2009. – 264 с.; Палий В.Ф. Новая бухгалтерская отчетность: содержание методика анализа. – М.: Журнал “Контроллинг”, 1991. – 64 с.; Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. Учеб. пособие. – Минск: ООО “Новое знание”, 2000. – 688 с.; Черняк В.З. Финансовый анализ: учебник. – 2-е изд. – М.: Издательство “Экзамен”, 2007. – 414 с.; Чиркова М.Б., Коновалова Е.М., Малицкая В.Б. Анализ хозяйственной деятельности организации: сборник заданий и тестов: учеб. пособие. – М.: Эксмо, 2008. – 160 с.

⁴ Абдукаримов И.Т. Молиявий ҳисобни ўқиш ва таҳлил қилиш. – Т.: «Иқтисодиёт ва ҳуқуқ дунёси» нашриёт уйи, 2001.; Абдукаримов И.Т., Абдукаримова Л.Г., Смагина В.В. Анализ финансово хозяйственной деятельности предприятия. Учебное пособие. 2-е изд. – Тамбов: Издательский дом ТГУ, 2008. – 667 б.; Акрамов Э.А. Корхоналарнинг молиявий ҳолати таҳлили. – Т.: Молия, 2003. – 224 б.; Вахобов А., Иброҳимов А., Ишанкулов Н. Молиявий ва бошқарув таҳлили. Дарслик. – Т.: Шарқ, 2005. – 480 б.; Волжин И.О., Эргашбоев В.П. Молиявий таҳлил. – Т.: «Иқтисодиёт ва ҳуқуқ дунёси» нашриёт уйи, 1998., Ергешев Е. Иқтисодий ва молиявий таҳлил. Дарслик. – Т.: Молия, 2000. – 256 б.; Ахмаджонов Х.И., Рахимов М.Ю. Молиявий таҳлил. Ўқув қўлланма. – Т.: ТМИ, 2004. – 160 б.; Пардаев М.К. Иқтисодий таҳлил назарияси. Дарслик. – Самарқанд; Зарафшон, 2001. – 272 б.; Пардаев М.К., Исроилов Ж.И. Хусусий корхоналар фаолияти таҳлилининг назарий ва методологик муаммолари. – Т.: Fan va texnologiya, 2007. – 64 б.; Пардаев М.К. ва бошқалар. Корхоналарнинг иқтисодий салоҳияти таҳлили. – Т.: «Иқтисодиёт ва ҳуқуқ дунёси» нашриёт уйи, 2003., Пардаев М.К., Исроилов Б.И. Молиявий таҳлил. – Т.: Иқтисодиёт ва ҳуқуқ дунёси нашриёт уйи, 1999. – 356 б.; Пардаев М.К., Хасанов Б.А., Исроилов Ж.И., Пулатов М.Э., Эшбоев Ў.Т., Хонликулов А.Н. Молиявий ва бошқарув таҳлили. Ўқув қўлланма. – Т.: “Чўлпон” нашриёти, 2012. – 400 б.; Пардаев М.К., Исроилов Ж.И., Пардаев О.М., Сафаров Ф.А. Иқтисодиёт субъектлари молиявий ҳолатининг таҳлили. – Самарқанд, СамИСИ, 2013. – 196 б.; Исаев Р.А., Хасанов Б.И., Аликулов А.И. Пахта тозалаш корхоналари хўжалик фаолияти таҳлили. – Т.: Fan va texnologiya, 2008. – 220 б.; Абдуллаев Ё., Иброҳимов А., Рахимов М. Иқтисодий таҳлил: 100 савол ва жавоб. – Т.: Мехнат, 2001., Рахимов М. Иқтисодиёт субъектлари молиявий ҳолатининг таҳлил. Ўқув қўлланма. – Т.: Iqtisod-moliya, 2013. – 392 б.; Тулахўжаева М.М. Молиявий ҳисоботни ва молиявий коэффициентларни таҳлил қилиш. – Т., 1996., Шоалимов А.Х., Тожибоева Ш.А. Иқтисодий таҳлил назарияси. – Т.: ТДИУ, 2004. – 91 б.; Қаландарова Н.Н. Корхоналар молиявий ҳолатини рейтинг баҳолашда таҳлил методикасини такомиллаштириш. Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертация автореферати. – Т.: ТМИ, 2019.

ўрганиш билан чекланганлар. Айнан корхонанинг иқтисодий салоҳияти самарадорлиги ва уларни ифодаловчи кўрсаткичлар таҳлили билан М.Пардаев, И.Абдукаримов, Б.Исроилов⁵ ва М.Рахимов⁶ шуғулланганлар. Эътироф этиш керакки, мамлакатимизда ҳозирги шаклланган иқтисодиёт бутунлай янги йўналишда олиб борилмоқда. Бу иқтисодиётнинг аввалги ҳолатига нисбатан ҳам, хорижий мамлакатлардаги ўхшаш соҳаларига нисбатан ҳам ўзига хос хусусиятлари жуда кўп. Айнан шу ҳолат мазкур соҳада чуқур илмий изланишлар олиб бориш заруратини белгилайди.

Тадқиқотнинг диссертация бажарилган олий таълим ёки илмий тадқиқот муассасасининг илмий тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Диссертация иши Тошкент давлат иқтисодиёт университети илмий тадқиқот ишлари режасига мувофиқ ФМ-6-сон «Ўзбекистон иқтисодиётини модернизациялаш шароитида бухгалтерия ҳисоби, иқтисодий таҳлил, аудит ва статистика соҳалари тараққиётининг концептуал йўналиши» мавзусидаги лойиҳа доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади корхоналар иқтисодий салоҳияти самарадорлиги таҳлили ва рейтингини баҳолашни такомиллаштириш бўйича таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари:

корхоналар иқтисодий салоҳияти тушунчасининг назарий масалалари бўйича турли олимларнинг фикрлари ва уларнинг таркибий тузилишини тадқиқ қилиш, иқтисодий салоҳият кўрсаткичлари бўйича рейтинг ва уларни аниқлаш бўйича таклифлар ишлаб чиқиш;

мамлакат иқтисодиётида автомобиль транспорти соҳасининг ўрни ва ушбу корхоналар иқтисодий салоҳияти самарадорлигини ифодаловчи кўрсаткичлар тизими, уларнинг таснифи ҳамда қўллаш бўйича тавсиялар ишлаб чиқиш;

автотранспорт корхоналари иқтисодий салоҳияти самарадорлиги ўзгаришига таъсир қилувчи омиллар, уларни аниқлаш ва таҳлил қилиш йўллари ишлаб чиқиш ва амалиётга жорий этиш;

автотранспорт корхоналарининг иқтисодий салоҳияти таркибидаги меҳнат ресурслари ва улар самарадорлигини ифодаловчи кўрсаткичлар таҳлилини такомиллаштириш бўйича тегишли тавсиялар ишлаб чиқиш;

автотранспорт корхоналари иқтисодий салоҳияти самарадорлигини ифодаловчи кўрсаткичлар, уларни аниқлаш ва таҳлил қилишда рейтинг кўрсаткичларини ҳисоблаш йўллари ишлаб чиқиш;

автотранспорт корхоналари иқтисодий салоҳияти кўрсаткичлар тизими бўйича рейтинг кўрсаткичларининг қиёсий таҳлилини амалга ошириш.

⁵ Пардаев М.К., Абдукаримов И.Т., Исроилов Б.И. Иқтисодий таҳлил. Ўқув қўлланма. – Т.: “Меҳнат” нашриёти, 2004.- 486 б.; Абдукаримов И.Т., Пардаев М.К., Пулатов М.Э., Усманова Д.К. Экономический анализ хозяйственной деятельности предприятий. Учебное пособие. – Т.: Изд-во «Фан ва технология», 2019.- 768 с.; Пардаев М.К. Иқтисодий таҳлил назарияси. Дарслик. – Т.: Инновацион ривожланиш нашриёт-матбаа уйи, 2002. – 588 б.

⁶ Рахимов М. Иқтисодиёт субъектлари молиявий ҳолатининг таҳлил. Ўқув қўлланма. – Т.: Iqtisod-moliya, 2013.-392 б.

Тадқиқотнинг объекти сифатида автотранспорт соҳасида хизмат кўрсатувчи хўжалик юритувчи субъектлар фаолияти олинган.

Тадқиқотнинг предмети корхоналар иқтисодий салоҳияти самарадорлигини таҳлил қилиш ва рейтингини баҳолашни такомиллаштириш жараёнида юзага келувчи иқтисодий муносабатлар ташкил этади.

Тадқиқот усуллари. Тадқиқот жараёнида индукция ва дедукция, анализ ва синтез, миқдор ва сифат, сабаб ва оқибат категорияларидан, статистик ва иқтисодий таҳлил, маълумотларни гуруҳлаш, мантиқий таҳлил, монографик кузатиш, қиёсий таҳлил, социологик сўровнома ўтказиш усулларидан фойдаланилган.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

автотранспорт корхоналарида ташиш жараёнида сарфланадиган самарадорлик кўрсаткичлари таркибига «энергия (ёқилғи) самарадорлиги», «материаллар самарадорлиги», «меҳнат харажатлари самарадорлиги» ва «битта автобуснинг бир вақт бирлигида ташилган йўловчилар ҳажми» кўрсаткичларини киритиш таклиф этилган;

автомобиль транспорти корхоналари иқтисодий салоҳияти самарадорлигини ҳудуд аҳолиси ва йўловчи ташишда банд ходимлар сони бўйича аниқлаш имконини берадиган самарадорлик кўрсаткичлари («йўловчилар билан аҳолини қамраб олиш даражаси», «йўловчи оборотининг ҳудуд аҳолиси билан таъминланганлик даражаси», «йўловчи ташиш соҳасида банд бўлган ходимлар меҳнат унумдорлиги» ва «ҳар бир автобуснинг йўловчи ташиш ходимлари билан таъминланганлик даражаси») такомиллаштирилган;

рейтинг кўрсаткичларининг вазнини аниқлаш мақсадида автомобиль транспорти корхоналари иқтисодий самарадорлигининг ўртача рейтингини корхонанинг ҳар бир кўрсаткич бўйича рейтингдаги ўринларни жамлаш асосида аниқлаш таклиф этилган;

автомобиль транспорти корхоналарининг иқтисодий салоҳият рейтингини «йўловчи ташувчи автомобиллар сони», «йўловчи ташувчи автомобиллар ўртача қуввати» ва «ҳайдовчилар сони» кўрсаткичларини моҳиятлилиқ коэффициенти асосида аниқлашнинг мақсадга мувофиқлиги асосланган.

Тадқиқотнинг амалий натижалари қуйидагилардан иборат:

мавзу бўйича олиб борилган тадқиқот натижасида «корхоналар рейтингини», «автотранспорт корхоналарининг иқтисодий салоҳияти», «транспорт хизмати», «йўловчи ташиш хизматлари», «йўловчи ташиш транспорти хизматлари самарадорлиги» тушунчаларининг такомиллашган таърифлари ишлаб чиқилган;

барча хизматларнинг ижтимоий-иқтисодий мазмуни бўйича олтига гуруҳдан иборат таснифи ва уларнинг ҳар бирига кирувчи хизматлар турларига аниқлик киритилган ҳамда унда автомобиль транспорти томонидан кўрсатилувчи хизматларнинг ўрни асосланган;

автомобиль транспорти корхоналарида меҳнат ресурслари ҳаракатчанлиги ва меҳнат ресурслари самарадорлигини ифодалаш учун

саккизта кўрсаткичдан фойдаланиш лозимлиги асосланган, бундай кўрсаткичлар бўйича рейтингни аниқлаш йўллари ишлаб чиқилган;

юк ва йўловчи ташиш хизматлари кўрсатувчи автомобиль транспорти соҳаси ўзгаришининг қатор йиллар маълумотлари асосида мамлакат иқтисодиётида тутган ўрнига аниқлик киритилган, соҳада фаолият юритувчи ходимларнинг ҳаракатчанлиги ва меҳнат самарадорлиги билан боғлиқ рейтингини аниқлашда қўлланилувчи кўрсаткичлар тизими орқали ҳисоблаш йўллари таклиф этилган.

Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги. Корхоналар фаолиятини ўрганишда қўлланилган маълумотларнинг расмий манбалардан олинганлиги, тажриба-синов ишлари тармоқнинг ўзига хос хусусиятларини акс эттирувчи меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларга асосланганлиги, хулоса, таклиф ва тавсиялар ҳамда олинган натижаларнинг ваколатли ташкилотлар томонидан амалиётга жорий этилганлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти олинган натижаларнинг асосланганлиги, ишлаб чиқилган илмий таклиф ва амалий тавсияларнинг автотранспорт корхоналарининг иқтисодий салоҳиятидан самарали фойдаланиш, шу йўналиш бўйича соҳа корхоналарининг рейтингини аниқлаш масалаларини такомиллаштириш билан изоҳланади.

Тадқиқотнинг амалий аҳамияти ишда ишлаб чиқилган таклиф ва тавсияларнинг автомобиль транспорти корхоналарининг иқтисодий салоҳиятидан самарали фойдаланиш, уларнинг рейтингини аниқлаш, шу орқали соҳани ривожлантиришга қаратилган бошқарув қарорларини ишлаб чиқишда, олий ўқув юртларида соҳага оид «Автотранспорт корхоналари иқтисодиёти», «Автотранспорт корхоналари иқтисодий таҳлили», «Бошқа тармоқларда иқтисодий таҳлил» фанлари бўйича ўқув дастурларини такомиллаштириш жараёнида фойдаланиш мумкинлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Корхоналар иқтисодий салоҳияти самарадорлигини таҳлил қилиш ва рейтингини баҳолашни такомиллаштириш йўллари бўйича олинган илмий натижалар асосида:

автотранспорт корхоналарида ташиш жараёнида сарфланадиган самарадорлик кўрсаткичлари таркибига «энергия (ёқилғи) самарадорлиги», «материаллар самарадорлиги», «меҳнат харажатлари самарадорлиги» ва «битта автобуснинг бир вақт бирлигида ташиган йўловчилари ҳажми» кўрсаткичларини киритиш бўйича таклифи «Тошшаҳартрансхизмат» АЖ томонидан амалиётга татбиқ этиш учун қабул қилинган (Тошкент шаҳар ҳокимлиги «Тошшаҳартрансхизмат» акциядорлик жамиятининг 2021 йил 5 апрелдаги 2-16/85-сон маълумотномаси). Ушбу тавсиянинг амалиётга жорий қилиниши натижасида автомобиль транспорти корхоналари фаолияти самарадорлиги, шу жумладан, уларнинг иқтисодий салоҳиятини ифодаловчи кўрсаткичларни таҳлил қилиш ва шу асосда иқтисодий жиҳатдан асосланган бошқарув қарорларини қабул қилиш имконияти яратилган;

автомобиль транспорти корхоналари иқтисодий салоҳияти самарадорлигини ҳудуд аҳолиси ва йўловчи ташишда банд бўлган ходимлар сони бўйича аниқлаш имконини берадиган самарадорлик кўрсаткичлари такомиллаштирилган (Тошкент шаҳар ҳокимлиги «Тошшаҳартрансхизмат» акциядорлик жамиятининг 2021 йил 5 апрелдаги 2-16/85-сон маълумотномаси). Ушбу тавсиянинг амалиётга жорий қилиниши, автомобиль транспорти корхоналари иқтисодий салоҳияти самарадорлигини оширишнинг ички имкониятларини аниқлаш, ҳар бир омилнинг таъсирини реал баҳолаш ва улар асосида таъсирчан бошқарув қарорларини қабул қилиш имконияти яратилган;

автомобиль транспорти корхоналари фаолияти иқтисодий самарадорлиги рейтингини корхонанинг ҳар бир кўрсаткичи бўйича ўринларни жамлаш асосида аниқлаш бўйича таклифи «Тошшаҳартрансхизмат» АЖ томонидан амалиётга татбиқ этиш учун қабул қилинган (Тошкент шаҳар ҳокимлиги «Тошшаҳартрансхизмат» акциядорлик жамиятининг 2021 йил 5 апрелдаги 2-16/85-сон маълумотномаси). Автомобиль транспорти корхоналари иқтисодий салоҳиятининг натижадорлиги, даромадлиги ва рентабеллиги билан боғлиқ кўрсаткичлар бўйича рейтинг алоҳида субъектларда аниқланиб, уларнинг эгаллаган ўринларини қиёсий таҳлил қилиш имконияти яратилган;

автомобиль транспорти корхоналарининг иқтисодий салоҳият рейтингини «йўловчи ташувчи автомобиллар сони», «йўловчи ташувчи автомобиллар ўртача қуввати» ва «ҳайдовчилар сони» кўрсаткичларини моҳиятлилик коэффициенти асосида аниқлаш бўйича таклифи «Тошшаҳартрансхизмат» АЖ томонидан амалиётга жорий қилиш учун қабул қилинган (Тошкент шаҳар ҳокимлиги «Тошшаҳартрансхизмат» акциядорлик жамиятининг 2021 йил 5 апрелдаги 2-16/85-сон маълумотномаси). Ушбу таклифнинг амалиётга жорий қилиниши натижасида бугунги корхоналар ўртасидаги кескин рақобат шароитида ҳар бир корхонанинг иқтисодий салоҳияти бўйича рейтингини аниқлаш имконияти яратилган.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Мазкур тадқиқот натижалари 4 та, жумладан 2 та республика ва 2 та халқаро илмий-амалий анжуманларда муҳокамадан ўтказилган.

Тадқиқот натижаларнинг эълон қилинганлиги. Диссертация мавзуси бўйича жами 10 та илмий иш, жумладан, Ўзбекистон Республикаси Олий Аттестация Комиссиясининг докторлик диссертациялари асосий илмий натижаларини чоп этишга тавсия этилган илмий нашрларда 6 та мақола (4 та республика ва 2 та хорижий журналларда) чоп этилган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертациянинг таркиби кириш, учта боб, хулоса, фойдаланилган адабиётлар рўйхати ва иловалардан иборат. Унинг ҳажми 120 бетни ташкил этади.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Кириш қисмида мавзунинг долзарблиги, унинг ўрганилганлик даражаси, мақсади, вазифалари, объекти ва предмети, илмий янгилиги, амалий натижалари, олинган натижаларнинг илмий ва амалий аҳамияти, амалиётга жорий этилиши, унда қўлланилган усуллар, тадқиқотнинг апробацияси, эълон қилиниши ва таркибий тузилиши бўйича маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг биринчи боби **«Корхоналар иқтисодий салоҳияти самарадорлигини таҳлил қилиш ва рейтингини баҳолашнинг назарий масалалари»**га бағишланган. Унда корхоналар иқтисодий салоҳияти самарадорлигини таҳлил қилишни ташкиллаштириш ва белгиланган мақсадга эришишнинг назарий масалалари, корхоналар иқтисодий салоҳияти таркиби ва уни баҳолашнинг услубий асослари, корхоналар иқтисодий салоҳияти самарадорлигини таҳлил қилиш ва рейтингини баҳолаш имкониятлари ўрганилган. Мазкур боб бўйича алоҳида хулосалар ҳам келтирилган.

Тадқиқотлар натижасида автомобиль транспорти корхоналари иқтисодий салоҳияти рейтингини «йўловчи ташувчи автомобиллар сони», «йўловчи ташувчи автомобилларнинг ўртача қуввати» ва «ҳайдовчилар сони» кўрсаткичларининг моҳиятлилик коэффициенти асосида аниқлашнинг мақсадга мувофиқлиги асосланган. Бунга объектив зарурат юзага келди. Зеро, ҳозирги кунда дунё миқёсида Ўзбекистон, ҳар бир ҳудуд, хўжалик юритувчи субъект ва ҳар бир ходимнинг рейтингини аниқлаш муҳим масалалардан бирига айланди.

Мазкур масалага Ўзбекистон Республикаси Президенти томонидан ҳам алоҳида аҳамият берилмоқда. 2019 йил 7 мартда мамлакат раҳбарининг «Халқаро рейтинг ва индексларда Ўзбекистон Республикасининг ўрнини яхшилашга оид чора-тадбирларни тизимлаштириш тўғрисида»ги фармони қабул қилинди. Фармонга мувофиқ халқаро рейтинг ва индексларни комплекс ўрганиш ва такомиллаштириш борасида ижро самарадорлигини ошириш ҳамда мутасадди вазирлик ва идоралар томонидан олиб борилаётган тегишли чора-тадбирларни мувофиқлаштириш бўйича комиссия тузилди. Чунки давлатларнинг умумий рейтинги, уларнинг алоҳида йўналишлари бўйича баҳоси, корхоналар ва бошқа хўжалик юритувчи турли субъектлар рейтинглари ҳам аниқланмоқда. Бугунги кунда уларни эътиборга олиб, иқтисодий таҳлилнинг таркибига корхоналар рейтингини баҳолаш масаласини ҳам киритиш лозим.

Муаллифнинг фикрича, масаланинг моҳиятини тўлиқ англаш учун рейтинг сўзининг маъносига эътибор қаратиш мақсадга мувофиқ. Шу туфайли диссертацияда мазкур масалага тарихий жиҳатдан ёндашган ҳолда турли муаллифлар томонидан унинг мазмуни, ютуқ ва камчиликлари назарий жиҳатдан таҳлил қилинди ва қуйидаги такомиллашган таъриф ишлаб чиқилди.

Корхоналар рейтинги деганда, хўжалик юритувчи субъектлар фаолияти натижаларининг муҳимлиги ёки аҳамиятлилигини рақамлар орқали ифодаловчи кўрсаткичларнинг тизимлаштирилган ҳолати тушунилади. Мазкур таърифни қуйидагича изоҳлаш мумкин:

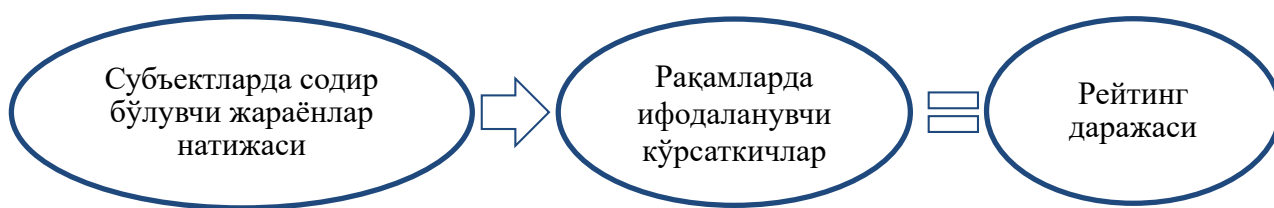
1. Бу ерда гап корхоналар (фирма, компания, ташкилот, муассаса каби) рейтингни ҳақида борганлиги учун умумий қилиб хўжалик юритувчи субъектлар олиними белгиланди.

2. Рейтинг учун фаолият натижаларининг олиними ҳам масалага ойдинлик киритади. Чунки фаолият натижаси бўйича баҳоланса, уни жадаллаштириш ва самарадорлигини оширишга ҳаракат қилинади.

3. Масаланинг муҳимлиги ёки аҳамиятлилигини сон билан ифодаловчи кўрсаткичлар тизими олиними ҳам муҳимдир. Чунки кўрсаткичлар бирорта натижани билдирса, унга берилган аниқ сонлар даражасини белгилайди. Шу туфайли бундай ҳолатлар ҳам таърифда эътиборга олинган.

Булардан ҳам кўриниб турибдики, корхоналар рейтингини битта кўрсаткич билан баҳолаш мумкин эмас. Унинг бир неча йўналишлари мавжуд.

Тадқиқотлар кўрсатдики, корхоналар, ҳудудлар, давлатлар ва уларнинг ҳам ичида алоҳида йўналишлар бўйича ҳам рейтинг аниқланади. Ҳар бир даражада рейтингни аниқлаш учун кўрсаткичлардан фойдаланилади. Буларнинг ўзаро боғлиқлигини бевосита уларнинг бир-бирини тўлдириши билан ифодаланувчи шаклланиш жараёнида кузатиш мумкин (1-расм).



1-расм. Корхоналарда рейтинг даражасининг шаклланиш жараёни⁷

Расмдан кўриниб турибдики, корхоналар рейтингини шаклланиши учун албатта рейтингга киритилган субъектларда содир бўлган жараёнлар натижаси зарур ва бундай жараёнлар аниқ рақамларда ифодаланган кўрсаткичларда ҳам ўз тасдиғини топиши керак.

Корхоналарнинг умумий рейтингини аниқлаш учун мазкур субъект фаолиятини ифодаловчи кўрсаткичлар тизимидан фойдаланилади. Бундай рейтинг кўрсаткичларига қуйидагиларни киритиш мумкин (1-жадвал).

Мазкур жадвалда корхоналар фаолиятини ифодаловчи умумий кўрсаткичларнинг бир қисми келтирилган. Булар бўйича ҳам уларни жамлаб, корхоналар рейтингини аниқлаш мумкин. Бунинг учун кўрсаткичларни бир хил ўлчам ва бир хил йўналишга келтириб олиш мақсадга мувофиқ. Рейтингнинг ҳаққоний бўлиши ва реал воқеликни ифодалаш учун кўрсаткичларнинг моҳиятлилик даражасини ҳам ҳисобга олиш лозим. Чунки корхонанинг фаолияти натижасига меҳнат ресурслари номоддий активларга нисбатан кучлироқ таъсир қилади. Шу туфайли ҳар бир кўрсаткичнинг моҳиятлилик коэффициенти ҳам аниқланади.

Кўриниб турибдики, корхоналар рейтингини ҳар бир йўналиш бўйича ҳам аниқлаш мумкин экан.

⁷ Тадқиқотлар натижасида муаллиф томонидан ишлаб чиқилган.

Корхоналарнинг умумий фаолиятини ифодаловчи кўрсаткичлар тизими⁸

№	Фаолиятнинг турли бўлимлари	Шу фаолиятни ифодаловчи кўрсаткичлар тизими
1.	Маҳсулот (иш, хизмат) ишлаб чиқариш ва сотиш ҳажми	Ишлаб чиқарилган маҳсулот ҳажми
		Сотилган маҳсулот ҳажми
		Сотилган маҳсулотнинг таркибий тузилиши
		Сотилган маҳсулотнинг сифатлилик даражаси
2.	Молиявий натижаларни ифодаловчи кўрсаткичлар	Даромадлар
		Харажатлар
		Фойда
		Рентабеллик
3.	Маҳсулот (иш, хизмат)лар таннари	Моддий харажатлар
		Меҳнат харажатлари
		Бошқарув билан боғлиқ харажатлар
4.	Асосий воситалар самарадорлиги	Асосий воситалар натижавийлиги
		Асосий воситалар даромадлилиги
		Асосий воситалар рентабеллиги
		Асосий воситалар билан таъминланганлик
5.	Айланма маблағлар самарадорлиги	Айланма маблағлар натижавийлиги
		Айланма маблағлар даромадлилиги
		Айланма маблағлар рентабеллиги
		Айланма маблағларнинг айланувчанлик тезлиги
		Айланма маблағлар билан таъминланганлик
6.	Номоддий активлар самарадорлиги	Номоддий активлар натижавийлиги
		Номоддий активлар даромадлилиги
		Номоддий активлар рентабеллиги
		Номоддий активлар билан таъминланганлик
7.	Инвестиция самарадорлиги	Ички инвестиция самарадорлиги
		Ташқи инвестиция самарадорлиги
		Умумий инвестиция самарадорлиги

Бунда муҳим йўналишлардан бири корхоналар иқтисодий салоҳияти бўйича рейтингини аниқлашдан иборат. Бунинг учун энг аввало, мазкур категорияни ифодаловчи кўрсаткичлар алоҳида тармоқ ва йўналишлар бўйича ишлаб чиқилган бўлиши лозим. Тадқиқ этилаётган автотранспорт корхоналарида иқтисодий салоҳият рейтингини аниқлаш масаласи иқтисодий адабиётларда деярли ўрганилмаган.

Тадқиқот жараёнида автотранспорт корхоналарининг иқтисодий салоҳият бўйича рейтингини аниқлаш учун, аввало, унинг таърифи ишлаб чиқилди. *Автотранспорт корхоналарининг иқтисодий салоҳияти деганда, мазкур корхоналарнинг юк ва йўловчи ташишини самарали амалга ошириш учун мавжуд қуввати, имкониятлари, қобилияти, уларда мавжуд воситалардан мақсадга мувофиқ фойдалана олувчи иқтидор соҳиблари мавжудлиги билан боғлиқ элементлар мажмуи тушунилади.*

⁸Тадқиқотлар натижасида муаллиф томонидан ишлаб чиқилган.

Бу таъриф назарий жихатдан қуйидагича изоҳланади. Биринчидан, автотранспорт корхоналарининг иқтисодий салоҳияти бевосита мазкур корхонанинг функционал вазифаси, яъни юк ва йўловчи ташишни самарали амалга ошириш лозимлиги эътиборга олинади. Иккинчидан, бундай функционал вазифани амалга ошириш учун мавжуд қуввати ва имкониятлари унинг моддий-техник базаси талаб даражасида эканлиги ва таъминотининг ҳам етарлилиги билан ифодаланади. Учинчидан, соҳанинг бу қобилиятидан самарали фойдаланиш учун уларда қўлланилувчи воситалар ҳам уларга муносиб бўлиши лозим. Тўртинчидан, барча мавжуд имконият ва воситалардан мақсадга мувофиқ фойдалана олувчи иқтидор соҳиблари, яъни етарли малакага эга кадрлар ҳам мавжуд бўлиши керак. Уларнинг мажмуи айнан автотранспорт корхоналарининг иқтисодий салоҳиятини ташкил қилади.

Тадқиқот натижасида автомобиль транспорти корхоналари иқтисодий салоҳиятининг таркибий қисми асосий воситалар, айланма маблағлар, номоддий активлар ва меҳнат ресурсларидан иборатлиги муаллиф томонидан ўрганиб чиқилди.

Корхоналарнинг иқтисодий салоҳият бўйича рейтингини аниқлаш учун унинг таркибий тузилишини аниқлаш лозим. Ҳозирги кунда ушбу масала бўйича ишлаб чиқариш ва хизмат кўрсатиш корхоналари мисолида бир неча тавсиялар мавжуд⁹. Аммо автомобиль транспорти корхоналари ўзига хос хусусиятларга эга. Буларни эътиборга олиб, ҳар бир корхонанинг умумий ўртачага нисбатан қандай ҳолатда эканлигига баҳо берилади ва шу йўл билан автотранспорт корхоналар иқтисодий салоҳияти бўйича ҳар бирининг рейтингини аниқланади ва қуйидаги формуладан фойдаланиш тавсия қилинади:

$$I_{cr} = \sum_{i=1}^n \left(\frac{a_{ij}}{a_{urij}} \right) * K_{mij} + \dots + \sum_{i=1}^n \left(\frac{a_{nj}}{a_{urnj}} \right) * K_{mnj} ;$$

бунда: I_{cr} – иқтисодий салоҳият бўйича бир корхона рейтингини;

a_{ij} – i -корхонанинг j -кўрсаткичи бўйича миқдори;

a_{urij} – i -корхонанинг j -кўрсаткичи бўйича ўртача миқдори;

K_{mij} – i -корхонанинг j -кўрсаткичи бўйича моҳиятлилик коэффициенти;

a_{nj} – n -корхонанинг j -кўрсаткичи бўйича миқдори;

a_{urnj} – n -корхонанинг j -кўрсаткичи бўйича ўртача миқдори;

K_{mnj} – n -корхонанинг j -кўрсаткичи бўйича моҳиятлилик коэффициенти;

\sum – жамлаш (қўшиш) белгиси, аддитив моделида қўлланилади.

i – i -корхоналар тартиб сони;

n – корхоналар умумий сони;

j – j -кўрсаткичнинг тартиб рақами.

Мазкур формулага киритилган кўрсаткичларнинг барчаси ҳисоботларда ўз ифодасини топган. Аммо уларнинг моҳиятлилик коэффициентини социологик тадқиқотлар натижасида аниқлашга тўғри келади. Тадқиқотлар натижасида

⁹Pardayev M.K., Abdulkarimov I.T., Isroilov B.I. Iqtisodiy tahlil. O'quv qo'llanma. – T.: “Mehat” nashriyoti, 2004. – 104-138 б.; Савдо иқтисодиёти муаммолари. Ўқув қўлланма. Муаллифлар жамоаси. Профессор М.Қ.Пардаевнинг умумий таҳрири остида. – Т.: “Иқтисод-молия” нашриёти, 2016. – 226-231 б.; Пардаев М.Қ., Ҳасанов Б.А., Исроилов Ж.И., Пулатов М.Э., Эшбоев Ў.Т., Холиқулов А.Н. Молиявий ва бошқарув таҳлили. Ўқув қўлланма. – Т.: “Чўлпон” нашриёти, 2012.- 400 б.

йўловчи ташувчи автомобиллар сонининг моҳиятлилик коэффиценти – 0,30 га, йўловчи ташувчи автомобилларнинг ўртача қуввати – 0,55 га ва ҳайдовчилар сони бўйича моҳиятлилик коэффиценти – 0,15 га тенглиги ҳисоблаб чиқилди. Бундай кўрсаткичлардан фойдаланиб, бешта субъектнинг рейтинги аниқланди (2-жадвал).

2-жадвал

Йўловчи ташувчи автотранспорт корхоналарининг қуввати бўйича иқтисодий салоҳиятининг ҳисоб-китоби¹⁰

№	Автотранспорт корхоналари номи	Йўловчи ташувчи автомобиллар сони бўйича рейтинг	Йўловчи ташувчи автомобилларнинг ўртача қуввати бўйича рейтинг	Ҳайдовчилар сони бўйича рейтинг	Автотранспорт корхоналарининг умумий рейтинг	Рейтинг бўйича ўринлар
1.	Qizilqumsement	20,4	61,3	11,0	92,7	5
2.	3-автобус саройи	28,4	59,5	13,4	101,3	3
3.	Avtotransport energo	36,4	48,3	18,4	103,1	2
4.	Chirchiq avtobus	31,2	52,0	15,2	98,4	4
5.	Sarbon	33,7	57,6	17,0	108,3	1
	ЖАМИ	150,1	278,7	75,00	503,8	х
	Ўртача	30,02	55,74	15,00	100,76	х
	Моҳиятлилик коэффиценти	0,30	0,55	0,15	1,0	х

Жадвал маълумотларига кўра, автотранспорт корхоналарининг умумий рейтинги асосида ҳар бир корxonанинг ўрни аниқланди. Ҳисоб-китоблар асосида бешта корхона орасида 1-ўринни «Sarbon» МЧЖ корxonаси, иккинчи ўринни «Avtotransport energo» МЧЖ ва энг охириги 5-ўринни «Qizilqumsement» АЖ корxonаси эгаллаган. Бу усул ахборот-коммуникацион технологияларни қўллаб, тегишли дастурлар асосида амалга оширилса, минглаб корхоналар рейтингини аниқлашга имкон беради.

Диссертациянинг иккинчи бобида «**Корхоналар иқтисодий салоҳияти самарадорлигини баҳолаш ва таҳлил қилишнинг услубий асослари**» ўрганилган. Мазкур бобда корхоналар иқтисодий салоҳияти самарадорлигини ифодаловчи кўрсаткичлар, уларни аниқлаш ва таҳлил қилиш йўллари, корхоналарнинг иқтисодий салоҳияти таркибида моддий ресурслар самарадорлигини ифодаловчи кўрсаткичларни аниқлаш ва таҳлил қилиш йўллари, корхоналарнинг иқтисодий салоҳияти таркибида меҳнат ресурсларининг ўрни, уларнинг самарадорлигини ифодаловчи кўрсаткичларни аниқлаш ва таҳлил қилиш усуллари ёритилган.

Тадқиқот натижасида автомобиль транспорти корхоналарида йўловчи ташиш хизматлари самарадорлигини ифодаловчи соҳанинг ўзига хос хусусиятлари ҳамда уларни аниқлаш йўллари ишлаб чиқилди. Ўрганишлар натижасида автобусларда йўловчи ташиш самарадорлигини ифодалаш учун албатта кўрсаткичлар тизимидан фойдаланиш мақсадга мувофиқ, деган

¹⁰Муаллиф томонидан ҳисоб-китоб қилинган.

хулосага келинди. Йўловчи ташиш хизматлари самарадорлигини ифодаловчи кўрсаткичларни иқтисодий мазмуни бўйича иккита гуруҳга ажратиш тавсия этилди:

1. Йўловчи ташиш билан боғлиқ самарадорликни ифодаловчи умумий кўрсаткичлар.

2. Йўловчи ташиш билан боғлиқ самарадорликни ифодаловчи соҳанинг ўзига хос кўрсаткичлари.

Йўловчи ташиш хизматлари самарадорлигини ифодаловчи умумий кўрсаткичлар тизими ва уларни аниқлаш йўллари қуйидаги жадвалда келтирилган (3-жадвал).

3-жадвал

Автотранспорт корхоналарида йўловчи ташиш хизматлари самарадорлигини ифодаловчи умумий кўрсаткичлар тизими ва уларни аниқлаш йўллари¹¹

№	Кўрсаткичлар	Аниқлаш формуласи	Мазмуни
1.	Йўловчи ташиш хизматлари соҳаси харажатлари рентабеллиги (Хар), %	$\text{Хар} = \frac{\text{Сф} * 100}{\text{Ха}}$ Сф – соф фойда суммаси; Ха – харажатлар суммаси.	100 сўм қилинган харажатга тўғри келувчи соф фойда
2.	Автомобилларнинг йўловчиларни ташиш самарадорлиги (Айс), киши	$\text{Айс} = \frac{\text{Йс}}{\text{Ас}}$ Йс – барча йўловчилар сони; Ас – автомобиллар сони.	Ташилган йўловчиларнинг бир автомобилга тўғри келувчи ўртача сони
3.	Автомобиль хизматлари самарадорлиги (Ахс), минг сўм	$\text{Ахс} = \frac{\text{Туш}}{\frac{\text{Ав}}{\text{км}}}$ Туш – сотилган хизмат ҳажми; Ав/км – босиб ўтилган масофа (километр)	Бир автомобиль/км.га тўғри келувчи ўртача тушум
4.	Автомобиль хизматлари кўрсатувчи ходимлар меҳнат унумдорлиги (Аму), минг сўм	$\text{Аму} = \frac{\text{Туш}}{\text{Хўс}}$ Хўс – ходимларнинг ўртача сони	Автомобиль хизмати кўрсатувчи бир ходимга тўғри келувчи тушум
5.	Автомобиль хизматлари кўрсатувчи субъектлар активларининг самарадорлиги (Аас), минг сўм	$\text{Аас} = \frac{\text{Туш}}{\text{Ак}}$ Ак – активларнинг ўртача қиймати	Бир сўм активлар қийматига тўғри келувчи ўртача тушум
6.	Автомобиль хизматлари кўрсатувчи субъектларнинг асосий воситалари самарадорлиги (Авс), минг сўм.	$\text{Авс} = \frac{\text{Туш}}{\text{Ав}}$ Ав – асосий воситаларнинг ўртача қиймати	Бир сўм асосий воситалар қийматига тўғри келувчи ўртача тушум
7.	Автомобил хизматлари кўрсатувчи субъектларнинг ўз маблағлари самарадорлиги (Аўс), минг сўм	$\text{Аўс} = \frac{\text{Туш}}{\text{Ўм}}$ Ўм – ўз маблағларининг ўртача қиймати	Бир сўм ўз маблағлари қийматига тўғри келувчи ўртача тушум

Автотранспорт корхоналарида йўловчи ташиш хизматлари самарадорлигини ифодаловчи ўзига хос иккинчи гуруҳ кўрсаткичларга қуйидагиларни киритиш мумкин:

¹¹ Тадқиқотлар натижасида муаллиф томонидан ишлаб чиқилди.

ташиш жараёнида сарфланувчи энергия (ёқилғи) самарадорлиги, яъни 1 бирлик ёқилғига й/км.га;

ташиш жараёнида сарфланувчи материаллар самарадорлиги, яъни 1 бирлик фойдаланилаётган материалларга тўғри келувчи йўловчи/километр;

ташиш жараёнида фойдаланилаётган меҳнат харажатлари самарадорлиги, яъни меҳнат харажатлари суммасига тўғри келувчи йўловчи/километр;

битта автобус билан бир вақт бирлигида ташилган йўловчилар ҳажми.

Бундай кўрсаткичларни аниқлаш йўллари қуйидаги 4-жадвалда келтирилган.

4-жадвал

Йўловчи ташиш хизматлари самарадорлигини ифодаловчи ўзига хос кўрсаткичлар тизими¹²

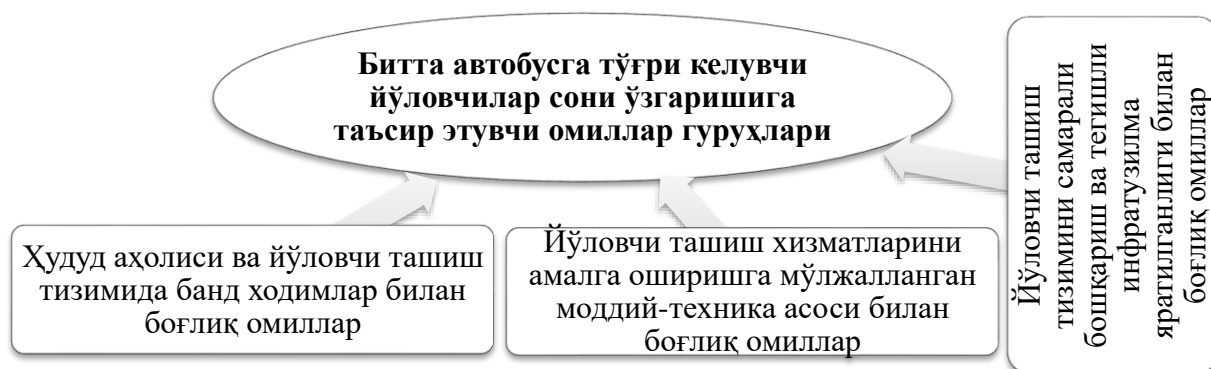
№	Кўрсаткичлар номи	Аниқлаш формуласи	Мазмуни
1.	Ташиш жараёнида фойдаланилган материаллар самарадорлиги, яъни бир минг сўм материалга тўғри келувчи йўловчи/километр (Мас)	$M_{ac} = \frac{Y_{km}}{E_{ca}}$ Y _{км} – йўловчи/км.; E _{са} –ёқилғи харажатлари.	1 бирлик ёқилғи харажатларига тўғри келувчи йўловчи/км. миқдори
2.	Ташиш жараёнидаги энергия (ёқилғи) самарадорлиги, яъни 1 бирлик ёқилғига тўғри келувчи йўловчи/километр, (Эс)	$E_c = \frac{Y_{km}}{M_a}$ M _а – ташишда фойдаланилган материаллар ҳажми	1 бирлик ташишда фойдаланилган материалларга тўғри келувчи йўловчи/ гакм. миқдори
3.	Меҳнат харажатлари самарадорлиги, яъни бир бирлик меҳнат харажатларига тўғри келувчи йўловчи/километр (Мес)	$M_{ec} = \frac{Y_{km}}{M_{ex}}$ M _{ех} – 1 бирлик меҳнат харажатлари	1 бирлик меҳнат харажатлари тўғри келувчи йўловчи/ /км. миқдори
4.	Битта автобус билан бир вақт бирлигида ташилган йўловчилар сони (йўловчи/км), киши (АВс)	$A_{bc} = \frac{Y_{km}}{A_{b}}$ A _В – автобус/вақт бирлиги (автобус/ /қун, автобус/ ой, автобус/йил).	Бир автобус вақт бирлигида ташилган йўловчилар сони

Жадвалда келтирилган кўрсаткичларнинг айримлари транспорт корхоналари ҳисоботларида айнан муаллиф тавсия этган шаклда ифода этилмайди. Шунинг учун уларнинг ҳар бирини қандай ҳисоблаш йўллари диссертацияда батафсил ёритилган.

Тадқиқот жараёнида автомобиль транспорти корхоналари иқтисодий салоҳияти самарадорлигини ҳудуд аҳолиси ва йўловчи ташишда банд ходимлар сони бўйича аниқлаш имконини берувчи самарадорлик кўрсаткичлари комплекси ишлаб чиқилган. Унинг ўзгаришига таъсир қилувчи омилларни уч гуруҳга бўлиб, уларни аниқлаш ва таҳлил қилишда иқтисодий таҳлилнинг мультипликатив моделини қўллаб, индекс ва занжирли алмаштириш усулидан фойдаланиш таклиф қилинган.

¹²Тадқиқотлар натижасида муаллиф томонидан ишлаб чиқилган.

Юқоридаги омиллар иқтисодий мазмуни жиҳатидан қуйидаги гуруҳларга бўлиниши асосланди:



2-расм. Битта автобусга тўғри келувчи йўловчилар сони ўзгаришига таъсир этувчи омиллар гуруҳлари¹³

Юқорида келтирилган ҳар бир гуруҳ омил бир неча омилларни ўз ичига олади. Худуддаги йўловчи ташишга мўлжалланган маршрутга қўйилган автобуслар самарадорлигини ифодаловчи кўрсаткичлар гуруҳларининг биринчи йўналиши шу худуд аҳоли сони ва йўловчи ташиш соҳасида банд ходимлар сони билан боғлиқ омиллардир. Мазкур соҳада самарадорликни ошириш имкониятларини топиш учун унга таъсир этувчи омилларни аниқлаб олиш лозим.

Тадқиқотларга кўра, мазкур гуруҳ омилларга қуйидагилар киради:

йўловчилар билан аҳолини қамраб олиш даражаси, коэффицентда (w_1);

йўловчи оборотининг худуд аҳолиси билан таъминланганлик даражаси, йўловчи/км (w_2);

йўловчи ташиш соҳасида банд ходимлар меҳнат унумдорлиги, бир кишига тўғри келувчи йўловчи км (w_3);

ҳар бир автобуснинг йўловчи ташиш ходимлари билан таъминланганлик даражаси, киши (w_4). Улар ўртасидаги боғлиқликни ифодалаш учун қуйидаги формула тавсия этилади:

$$Y = w_1 * w_2 * w_3 * w_4 = \prod_{i=1}^n w_i; \quad (i=1, n)$$

бунда: Y – натижа кўрсаткичи, яъни ташиш самарадорлигини ифодаловчи кўрсаткич;

\prod – кўпайтирув белгиси.

i – омилларнинг тартиб рақами;

n – омилларнинг умумий сони.

Бундай омилларнинг натижа ўзгаришига таъсирини аниқлаш ва мавжуд ички имкониятларни топиш учун иқтисодий таҳлилнинг бир неча анъанавий усулларида фойдаланиш мумкин. Муаллиф бундай омиллар таъсирини аниқлаш учун индекс ва занжирли алмаштириш усулидан фойдаланишни тавсия этади. Бундай йўл билан омиллар таъсирини аниқлаш ва ички имкониятларни топиш учун масаланинг ечимини шу кўрсаткичнинг умумий

¹³ Тадқиқот натижасида муаллиф томонидан ишлаб чиқилди.

индексини аниқлашдан бошлаш мумкин. Бунинг учун Тошкент шаҳрида йўловчи ташиш билан боғлиқ кўрсаткичлар ўзгаришига таъсир этувчи омилларнинг 2014-2019 йиллардаги ҳисоб-китоби ўрганиб чиқилди (5-жадвал).

5-жадвал

Тошкент шаҳрида йўловчи ташиш билан боғлиқ кўрсаткичларга таъсир этувчи омилларнинг 2014-2019 йиллар давомида ўзгаришини ҳисоблаш усули¹⁴

№	Кўрсаткичлар	2014 й.	2019 й.	Ўзгариш индекси	Натижа кўрсаткичига таъсири	
					Нисбий миқдорда	Мутлақ миқдорда
1.	Йўловчилар билан аҳолини камраб олиш даражаси, коэффициентда (w_1)	0,133	0,148	1,121	1,1163	19,4
2.	Йўловчи оборотининг ҳудуд аҳолиси билан таъминланганлик даражаси, йўловчи/км (w_2)	11,120	5,805	0,5221	0,5220	-88,99
3.	Йўловчи ташиш соҳасида банд ходимларнинг меҳнат унумдорлиги, бир кишига тўғри келувчи йўловчи км (w_3)	54,82	82,68	1,5082	1,5080	49,39
4.	Ҳар бир автобуснинг йўловчи ташиш ходимлари билан таъминланганлик даражаси, киши (w_4)	2,064	2,109	102,2	1,0204	3
5.	Йўловчиларни ташувчи автобуслар самарадорлиги, яъни битта автобусга тўғри келувчи йўловчилар сони, киши	166,8	149,6	89,7	0,8969	-17,2

Мазкур жадвал маълумотларидан кўришиб турибдики, йўловчиларни ташувчи автобуслар самарадорлиги, яъни битта автобусга тўғри келувчи йўловчилар сони ҳисобот йилида (2019 йил) асос йилига (2014 йил) нисбатан 17,2 кишига (149,6 – 166,8) камайган. Уларнинг индекси 0,8969 ни ташкил этмоқда. Бу қуйидагича аниқланди:

$$I_y = \frac{(w_{1x} * w_{2x} * w_{3x} * w_{4x})}{(w_{1p} * w_{2p} * w_{3p} * w_{4p})} = \frac{0,148 * 5,805 * 82,68 * 2,109}{0,133 * 11,120 * 54,82 * 2,064} = \frac{149,6}{166,8} = 0,8969$$

Бунда: x – омилларнинг ҳақиқий миқдорини ифодалайди;

p – омилларнинг режадаги ёки асос йилидаги миқдорини ифодалайди.

Индекс усулининг афзалликларидан бири шундаки, бир вақтнинг ўзида натижа ўзгаришига ҳар бир омил таъсирининг ҳам нисбий, ҳам мутлақ фарқини аниқлаш мумкин

$$\Delta y = (w_{1x} * w_{2x} * w_{3x} * w_{4x}) - (w_{1p} * w_{2p} * w_{3p} * w_{4p}) = \prod_{i=1}^n w_{ix} - \prod_{i=1}^n w_{ip} = \\ = (0,148 * 5,805 * 82,68 * 2,109) - (0,133 * 11,120 * 54,82 * 2,064) = 149,6 - 166,8 = -17,2;$$

Кўришиб турибдики, натижа кўрсаткичи – йўловчиларни ташувчи автобуслар самарадорлиги, яъни битта автобусга тўғри келувчи йўловчилар сони таҳлил қилинган 2014-2019 йиллар давомида 10,3 %га (100 – 89,7) камайган. Мутлақ миқдордаги ўзгаришини аниқлаш учун мазкур

¹⁴Тошкент шаҳри статистика бошқармаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан ҳисоб-китоб қилинган.

формуланнинг суръатидан маъражи айландир. У ҳолда самарадорлик кўрсаткичи 17,2 кишига (149,6– 166,8) камайганлигини кузатиш мумкин.

Энди натижа кўрсаткичи ўзгаришига юқорида тизимлаштирилган ҳар бир омилнинг таъсирини шу индекс усули билан аниқлаб олиш мумкин.

1. Йўловчилар билан аҳолини қамраб олиш даражасининг (w_1) натижа кўрсаткичи ўзгаришига таъсирини аниқлаш учун натижа шу омилнинг ўзгариши, қолган омилларнинг асос йилидаги миқдори ($w_{1x} * w_{2p} * w_{3p} * w_{4p}$) билан қайта ҳисоблаб олинади ва у натижанинг режадаги миқдори ($w_{1p} * w_{2p} * w_{3p} * w_{4p}$) бўлинади. Бу қуйидагича аниқланади:

$$I_{as.w1} = \frac{(w_{1x} * w_{2p} * w_{3p} * w_{4p})}{(w_{1p} * w_{2p} * w_{3p} * w_{4p})} = \frac{0,148 * 11,120 * 54,82 * 2,064}{0,133 * 11,120 * 54,82 * 2,064} = \frac{186,2}{166,8} = 1,1163$$

Ушбу омилнинг мутлақ миқдори $186,2 - 166,8 = +19,4$ кишига ошган.

2. Йўловчи ташувчи автобуслар самарадорлиги, яъни битта автобусга тўғри келувчи йўловчилар сони таҳлил қилинган 2014-2019 йиллар давомида камайганлигига иккинчи омилнинг таъсирини аниқлаш учун натижа индексини иккинчи омилнинг ўзгариши билан қуйидагича ҳисоблаб олиш мумкин:

$$I_{as.w2} = \frac{(w_{1x} * w_{2x} * w_{3p} * w_{4p})}{(w_{1x} * w_{2p} * w_{3p} * w_{4p})} = \frac{0,148 * 5,805 * 54,82 * 2,064}{0,148 * 11,120 * 54,82 * 2,064} = \frac{97,21}{186,2} = 0,5220$$

Бу омилнинг мутлақ миқдори $97,21 - 186,2 = -88,99$ кишига камайган.

3. Йўловчи ташувчи автобуслар самарадорлиги, яъни битта автобусга тўғри келувчи йўловчилар сони ўзгаришига учинчи омил, яъни йўловчи ташиш соҳасида банд ходимлар меҳнат унумдорлигининг таъсирини ҳисоблаш учун натижа индексини учинчи омилнинг ўзгариши билан ҳисобланиб, қуйидаги натижага эга бўлинади:

$$I_{as.w3} = \frac{(w_{1x} * w_{2x} * w_{3x} * w_{4p})}{(w_{1x} * w_{2x} * w_{3p} * w_{4p})} = \frac{0,148 * 5,805 * 82,68 * 2,064}{0,148 * 5,805 * 54,82 * 2,064} = \frac{146,6}{97,21} = 1,5080$$

Ушбу омилнинг мутлақ миқдори $146,6 - 97,21 = +49,39$ кишига кўпайган.

4. Натижа кўрсаткичи ўзгаришига тўртинчи омил, яъни ҳар бир автобуснинг йўловчи ташиш ходимлари билан таъминланганлик даражаси таъсирини аниқлаш учун натижа кўрсаткичи шу омилнинг ўзгариши билан ҳисобланиб, қуйидаги ҳисоб-китобга эга бўлинади:

$$I_{as.w4} = \frac{(w_{1x} * w_{2x} * w_{3x} * w_{4x})}{(w_{1x} * w_{2x} * w_{3x} * w_{4p})} = \frac{0,148 * 5,805 * 82,68 * 2,109}{0,148 * 5,805 * 82,68 * 2,064} = \frac{149,6}{146,6} = 1,0204$$

Бундай омилнинг мутлақ миқдори $149,6 - 146,6 = +3$ кишига кўпайган.

Барча омиллар таъсири натижанинг умумий фарқига тенг бўлади. Буни иккита ўлчовда ҳам аниқлаш мумкин. Юқоридаги тўртта омилнинг индекси кўпайтмаси натижа индексига тенг бўлиши керак. Бунинг учун муаллиф қуйидаги ҳисоб-китобни амалга оширишни тавсия этади:

$$I_y = I_{yw1} * I_{yw2} * I_{yw3} * I_{yw4} = 1,1163 * 0,5220 * 1,5080 * 1,0204 = 0,8969;$$

Натижа кўрсаткичининг мутлақ ўзгариши ҳисоб-китоб қилинган 4 та омилнинг таъсирига тенг бўлиши керак. Бу қуйидагича аниқланади:

$$\Delta U = \Delta U w_1 \pm \Delta U w_2 \pm \Delta U w_3 \pm \Delta U w_4 = 19,4 - 88,99 + 49,39 + 3 = - 17,2 \text{ киши.}$$

Бундай ҳисоб-китобдан кўриниб турибдики, таҳлил қилинаётган 4 та омилдан натижа ўзгаришига учтаси ижобий таъсир этган. Аммо биттаси, яъни йўловчи оборотининг ҳудуд аҳолиси билан таъминланганлик даражаси 5,315 йўловчи/км.га камайганлиги натижа кўрсаткичи 88,99 кишига камайишига олиб келган. Агар ушбу омил ҳеч бўлмаганда асос йили даражасида сақланиб қолганда эди, натижа кўрсаткичи 17,2 кишига (149,6 – 166,8) камаймаган бўлар эди. Балки шу даврда натижа кўрсаткичининг миқдори яна 88,99 кишига кўпайиб, унинг фарқи 17,2 киши эмас, балки 71,79 кишига (88,99 – 17,2 ёки 149,6+88,99 – 166,8) кўп бўлган бўлар эди. У ҳолда мазкур кўрсаткичининг ўзгариш суръати 89,7 % эмас, балки 132,7 %ни (149,6+71,79)×100:166,8) ташкил қилган бўлар эди.

Юқоридаги ҳисоб-китоб орқали йўловчи ташиш самарадорлигининг ички имкониятлари ёритиб берилди ва мазкур соҳа маъмурий ходимлари учун тегишли бошқарув қарорларини қабул қилиш учун етарли далил ва маълумотлар тайёрланди. Ҳисоб-китоб натижасидан хулоса қилинса, бошқарувчилар келгусида асосий эътиборни иккинчи омилнинг ўнгланиши, яъни йўловчи оборотининг ҳудуд аҳолиси билан таъминланганлик даражаси ошишини таъминлашга қаратишлари лозим.

Диссертациянинг учинчи боби «**Автотранспорт корхоналари иқтисодий салоҳияти самарадорлиги бўйича рейтингини аниқлаш ва таҳлил қилиш услубиётини такомиллаштириш масалалари**»га бағишланган. Мазкур бобда автотранспорт корхоналари иқтисодий салоҳияти самарадорлигини ифодаловчи кўрсаткичлар, уларни аниқлаш ва таҳлил қилишда рейтинг кўрсаткичларини ҳисоблаш йўллари, автотранспорт корхоналари иқтисодий салоҳияти самарадорлиги асосида рейтинг кўрсаткичларининг қиёсий таҳлили билан боғлиқ масалалар ёритилган. Бу боб бўйича ҳам алоҳида хулосалар келтирилган.

Тадқиқ қилинган автотранспорт корхоналари иқтисодий салоҳиятининг натижадорлиги, даромадлилиги ва рентабеллиги билан боғлиқ ўнта кўрсаткич бўйича рейтинг алоҳида субъектларда аниқланиб, уларнинг эгаллаган ўринларини қиёсий таҳлил қилиш ва ички имкониятларни аниқлаш йўллари ишлаб чиқилди. Бунда уларнинг фаолиятига баҳо бериш учун бир неча корхоналар кўрсаткичлари қиёсланди. Чунки бугунги рақобат муҳитида ҳар бир хўжалик юритувчи субъектнинг фаолияти натижаларини қиёслаш мақсадга мувофиқ. Зеро, шу йўл билан уларнинг фаолиятига аниқ баҳо бериш мумкин.

Тадқиқот давомида бир қанча автомобиль транспорти корхоналари рейтинг кўрсаткичлари аниқланди ва уларни қиёслаб, тегишли хулоса чиқариш ва бошқарув қарорларини қабул қилиш учун қуйидаги жадвал тузиш тавсия қилинди (6-жадвал).

Тадқиқ қилинган бешта автотранспорт корхонаси иқтисодий салоҳияти бўйича рейтинг кўрсаткичлари бўйича эгаллаган ўринларининг қиёсий таҳлили¹⁵

№	Кўрсаткичлар	QIZIL-QUM-SEMENT АЖ	3-AVTO-BUS SAROYI МЧЖ	AVTO-TRANSPORT ENERGO МЧЖ	CHIR-CHIQ AVTO-BUS МЧЖ	САРБОН МЧЖ
1.	АКИСга тўғри келувчи йўловчилар сонининг ошиш суръати (Йс), %	0,479	0,849	0,846	0,867	0,837
2.	АКИСга тўғри келувчи харажатлар суммаси (ИСхс) ўсиш суръати, %	0,888	0,881	0,850	0,897	0,881
3.	АКИСга тўғри келувчи ташилган юк умумий ҳажмининг ошиш суръати (ЮСхс), %	1,548	1,328	1,090	1,241	1,126
4.	АКИСга тўғри келувчи транспорт хизмати кўрсатишдан тушган умумий тушумнинг ошиш суръати (Qy), %	0,965	0,993	1,160	0,963	0,942
5.	АК томонидан кўрсатилган хизматлардан олинган даромадлар (Д) ИС умумий ҳажмига нисбатининг (ИС даромадлиги) ошиш суръати (ИСдух), %	0,950	1,034	0,946	1,054	0,982
6.	АКда транспорт хизматлари кўрсатишдан олинган даромадларнинг (Д) харажатлар ҳажмига нисбатининг ошиш суръати (ИСдх), %	0,760	0,780	0,810	0,796	0,819
7.	АКнинг транспорт хизматларини кўрсатишдан олинган фойдаси (Ф) ИС умумий ҳажмига нисбатининг (рентабеллиги) ошиш суръати (ИСф), %	0,967	1,011	1,027	1,003	1,011
8.	АКИСга тўғри келувчи ташилган юк умумий ҳажмининг ошиш суръати (Юх), %	0,622	0,703	0,831	0,839	0,857
9.	АКда транспорт хизматларини кўрсатишдан олинган фойданинг (Ф) харажатлар билан боғлиқ даражасининг ошиш суръати (Хр), %	0,740	0,818	0,857	0,810	0,825
10.	АКИС билан боғлиқ кўрсаткичларнинг умумий ҳажми ($\sum_{k=1}^n$ Ис;)	7,919	8,397	8,417	8,470	8,280
11.	Автотранспорт корхонаси ИСнинг ўртача рейтинги ($1/n \sum_{k=1}^n$ Ис ;)	0,880	0,933	0,935	0,941	0,920
12.	Автотранспорт корхоналари ИС рейтинги бўйича эгаллаган ўринлари	5	3	2	1	4

¹⁵ Муаллиф томонидан ҳисобланган.

Жадвал маълумотларидан кўриниб турибдики, 10 та кўрсаткич бўйича бешта автотранспорт корхонасидан «CHIRCHIQ AVTOBUS» МЧЖ умумий рейтинги 0,941ни қўлга киритиб, биринчи ўринни эгаллади. Иккинчи ўринда 0,935 рейтингни тўплаган «AVTOTRANSPORT ENERGO» МЧЖ корхонаси эгаллади. Учинчи ўрин «3-AVTOBUS SAROYI» МЧЖга насиб қилган. Бу корхонанинг тўплаган бали 0,933ни ташкил қилмоқда. Тўртинчи ўринни 0,920 балл билан Бекобод шаҳридаги «Сарбон» МЧЖ эгаллаб турибди. Ниҳоят бешта корхонадан бешинчи ўринни «QIZILQUMSEMENT» АЖ эгаллаган. Бу корхонанинг рейтинги ҳаммасидан паст ва унинг рейтинг бали 0,880ни ташкил қилади.

Энди бундай ҳолат мазкур корхоналарда қайси кўрсаткичларнинг даражаси кам бўлса, уларни кўтариш масаласини, қайси кўрсаткичлар қайси корхонада юқори бўлса, нима эвазига бундай ютуққа эришганлигини ўрганиш лозим. Ушбу ҳолатни аниқ ўрганиб, бошқаларига жорий этиш умумий иш самарадорлигини оширишга хизмат қилади.

Рейтингни аниқлаш бўйича навбатдаги усул ҳар бир корхонани ҳар бир кўрсаткич бўйича ўринларини аниқлаб, ўринларини қўшиш усули ҳисобланади. Бу усул асосан кўрсаткичларнинг йўналиши бир хил бўлиб, ўлчами ҳар хил бўлганда қўлланилади. Бундай усул орқали ҳар хил ўлчамга эга ҳар бир кўрсаткичларнинг ўрнини белгилаш орқали, бир хил ўлчамга келтириб олиш мумкин.

Шунга асосан рейтинг кўрсаткични аниқлашда ҳар бир корхонанинг, ҳар бир кўрсаткич бўйича ўринлар жамлаб чиқилди. Бу ҳолда қайси корхона энг кичик натижага эришган бўлса, ўша корхона юқори ўрин эгаллаган деб ҳисобланади. Бунинг учун қуйидаги формуладан фойдаланиш тавсия этилади:

$$R_{\text{ўр}} = \sum_{i=1}^n K_{\text{ў}i} ;$$

Бунда: $R_{\text{ўр}}$ – корхоналарнинг алоҳида кўрсаткичлари бўйича жамланган рейтинг миқдори;

\sum – барча кўрсаткичларнинг эгаллаган ўринларини қўшиш белгиси;

i – рейтинг тизимига киритилган i - кўрсаткичнинг тартиб рақами;

n – рейтинг тизимига киритилган кўрсаткичларнинг умумий сони;

$K_{\text{ў}i}$ – рейтингни аниқлашда иштирок этувчи i – кўрсаткич номи.

Бундай усулдан фойдаланиб тадқиқ қилинган автотранспорт корхоналарининг рейтинг кўрсаткичларини аниқлаш учун қуйидаги жадвал тузилади (7-жадвал). Жадвал маълумотларига кўра, мазкур ҳолатда ҳам юқорида таҳлил қилинган 10 та кўрсаткич бўйича бешта автотранспорт корхонаси рейтинги эгаллаган ўринлари бўйича аниқланди.

**Тадқиқ қилинган бешта автотранспорт корхонасининг иқтисодий
салоҳияти бўйича рейтинг кўрсаткичлари эгаллаган ўринларининг
қиёсий таҳлили¹⁶**

№	Кўрсаткичлар	QIZIL- QUM- SEMENT АЖ	3-AVTO- BUS SAROYI МЧЖ	AVTO- TRANS- PORT ENERGO МЧЖ	CHIR- CHIQ AVTO- BUS МЧЖ	САРБОН МЧЖ
1.	АКИСга тўғри келувчи йўловчилар сонининг ошиш суръати (Йс), %	0,479 /5	0,849 /2	0,846 /3	0,867 /1	0,837 /4
2.	АКИСга тўри келувчи харажатлар суммаси (ИСхс)нинг ошиш суръати, %	0,888 /2	0,88 1/3-4	0,850 /5	0,897 /1	0,881 /3-4
3.	АКИСга тўғри келувчи ташилган юк умумий ҳажмининг ошиш суръати (ЮСхс), %	1,548 /1	1,328 /2	1,090 /5	1,241 /3	1,126 /4
4.	АКИСга тўғри келувчи транспорт хизматини кўрсатиш-дан тушган умумий тушумнинг ошиш суръати (Qu), %	0,965 /3	0,993 /2	1,160 /1	0,963 /4	0,942 /5
5.	АК томонидан кўрсатилган хизмат-лардан олинган даромадлар (Д) ИС умумий ҳажмига нисбатининг (ИС даромадлиги) ошиш суръати (ИСдух), %	0,950 /4	1,034 /2	0,946 /5	1,054 /1	0,982 /3
6.	АКнинг транспорт хизматлари кўрсатишдан олинган даромадларининг (Д) харажатлар ҳажмига нисбатининг ошиш суръати (ИСдх), %	0,760 /5	0,780 /4	0,810 /2	0,796 /3	0,819 /1
7.	АКнинг транспорт хизматлари кўрсатишдан олинган фойданинг (Ф) ИС умумий ҳажмига нисбати (рентабеллиги)нинг ошиш суръати (ИСф), %	0,967 /5	1,011 /2-3	1,027 /1	1,003 /4	1,011 /2-3
8.	АКИСга тўғри келувчи ташилган юк умумий ҳажмининг ошиш суръати (Юх), %	0,622 /5	0,703 /4	0,831 /3	0,839 /2	0,857 /1
9.	АКда транспорт хизматлари кўрсатишдан олинган фойданинг (Ф)харажатлар билан боғлиқ даражасининг ошиш суръати (Хр), %	0,740 /5	0,818 /3	0,857 /1	0,810 /4	0,825 /2
10.	АКИС билан боғлиқ кўрсаткичларнинг умумий ҳажми ($\sum_{k=1}^n$ Ис;)	7,919	8,397	8,417	8,470	8,280
11.	Автотранспорт корхонаси ИСнинг ўртача рейтинги ($1/n \sum_{k=1}^n$ Ис ;)	0,880	0,933	0,935	0,941	0,920
12.	Автотранспорт корхоналарининг ИС рейтинги бўйича эгаллаган ўринлари	5	2	3-4	1	3-4
	Олдинги усулда аниқлаганда	5	3	2	1	4

¹⁶ Муаллиф томонидан ҳисобланган.

Мазкур таҳлил бўйича ҳам «SHIRCHIQ AVTOBUS» МЧЖнинг эгаллаган ўрни бўйича ҳам рейтинги биринчи ўринга лойиқ кўрилди. Эришилган ютуқлар замирида ҳали яхшиланиши лозим бўлган жиҳатлар ҳам кўп. Масалан, мазкур автотранспорт корхонасининг АКИСга тўғри келувчи транспорт хизмати кўрсатишдан тушган умумий тушумининг ошиш суръати (Qu), АКнинг транспорт хизматлари кўрсатишдан олинган фойдасининг (Ф) ИС умумий ҳажмига нисбати(рентабеллиги)нинг ошиш суръати (ИСф), АКда транспорт хизматлари кўрсатишдан олинган фойданинг (Ф) харажатлар билан боғлиқ даражасининг ошиш суръати (Хр) бўйича тўртинчи ўринни эгаллаган.

Бундай кўрсаткичларни яхшилаш чора-тадбирларини ишлаб чиқиб, шунга мос бошқарув қарорларини қабул қилиш лозим. Ўринларни кўшиш бўйича иккинчи ўринда «3-AVTOBUS SAROYI» МЧЖ корхонаси эгаллаган. Учинчи ва тўртинчи ўринлар бу сафар «AVTOTRANSPORT ENERGO» МЧЖ Бекобод шаҳридаги «Сарбон» МЧЖ эгаллаб турибди. Ниҳоят бешта корхонадан бешинчи ўринни яна «QIZILQUMSEMENT» АЖ эгаллаган. Бундай ҳолатни аниқ ўрганиб, тегишли бошқарув қарорларини қабул қилиш ва «Йўл хариталари»ни тузиб, тегишли тарзда амалиётга жорий этиш мумкин.

Рейтинг кўрсаткичи фақат корхоналар ўринларини аниқлаб қолмай, шу корхоналарда мавжуд ички имкониятларни аниқлашга ҳам ёрдам беради. Масалан, шу 5 та автотранспорт корхонаси орасида битта корхона энг юқори ўринга сазовор бўлган. Бунинг тажрибасини оммалаштириб, бошқа корхоналарга ҳам қўллаш орқали соҳада умумий самарадорликни ошириш мумкин.

ХУЛОСА

Корхоналар иқтисодий салоҳияти самарадорлиги таҳлили ва рейтингини баҳолашни такомиллаштириш бўйича олиб борилган тадқиқотлар натижасида қуйидаги хулосалар шакллантирилди:

1. Корхоналар иқтисодий салоҳияти самарадорлигини таҳлил қилиш ва рейтингини баҳолашни такомиллаштириш йўллари тадқиқ қилиш натижасида «корхоналар рейтинги», «автотранспорт корхоналарининг иқтисодий салоҳияти», «транспорт хизмати», «йўловчи ташиш хизматлари», «йўловчи ташиш хизматлари самарадорлиги» тушунчаларининг такомиллашган таърифлари ишлаб чиқилди.

2. Тадқиқот натижасида автомобиль транспорти корхоналарининг иқтисодий салоҳият рейтингини «йўловчи ташувчи автомобиллар сони», «йўловчи ташувчи автомобилларнинг ўртача қуввати» ва «ҳайдовчилар сони» кўрсаткичларини моҳиятлилиқ коэффициенти асосида аниқлашнинг мақсадга мувофиқлиги асосланди.

3. Автомобиль транспорти корхоналари самарадорлигини ифодаловчи умумий кўрсаткичлар ва уларнинг йўловчи ташиш билан шуғулланувчи

транспорт хизматларининг ўзига хос хусусиятларидан келиб чиқиб, уларни аниқлаш йўллари ишлаб чиқилди ва транспорт корхоналари фаолиятига жорий этилди.

4. Автомобиль транспорти корхоналари иқтисодий салоҳияти самарадорлиги ўзгаришига таъсир этувчи омилларни уч гуруҳга бўлиб, уларни аниқлаш ва таҳлил қилиш методикаси иқтисодий таҳлилнинг мультипликатив моделини қўллаб, индекс ва занжирли алмаштириш усулидан фойдаланган ҳолда ҳудудда аҳоли сони ва йўловчи ташиш соҳасида банд ходимлар сони билан боғлиқ бир гуруҳ омиллар (йўловчилар билан аҳолини қамраб олиш даражаси, йўловчи оборотининг ҳудуд аҳолиси билан таъминланганлик даражаси, йўловчи ташиш соҳасида банд ходимларнинг меҳнат унумдорлиги, ҳар бир автобуснинг йўловчи ташиш ходимлари билан таъминланганлик даражаси) таъсирини аниқлаш йўллари ишлаб чиқилди.

5. Автомобиль транспорти корхоналари иқтисодий салоҳиятининг натижадорлиги, даромадлиги ва рентабеллиги билан боғлиқ ўнта кўрсаткич бўйича рейтинги алоҳида субъектларда аниқланиб, уларнинг эгаллаган ўринларини қиёсий таҳлил қилиш ва ички имкониятларни аниқлаш йўллари ишлаб чиқилди. Рейтинг натижасида соҳа корхоналарида самарадорликни ошириш учун оптимал бошқарув қарорларини қабул қилиш йўллари ҳам кўрсатиб берилди.

6. Автомобиль транспорти корхоналарида меҳнат ресурслари ҳаракатчанлиги ва меҳнат ресурслари самарадорлигини ифодалаш учун саккизта кўрсаткич (ходимларнинг қўнимсизлик коэффиценти, автотранспорт корхонаси томонидан кўрсатилган хизматлар ҳажми, автотранспорт ходимларининг меҳнат унумдорлиги, меҳнат унумдорлиги эвазига эришилган маҳсулот (иш, хизмат) ҳажми, автотранспорт корхонасининг фойда суммаси, автотранспорт ходимларида меҳнатнинг фойдалилиги, янгидан яратилган иш жойлари сони ва унинг умумий ходимлардаги улуши) бўйича рейтингини аниқлаш методикаси ишлаб чиқилди.

7. Аҳолига кўрсатилувчи барча хизматларнинг ижтимоий-иқтисодий мазмуни бўйича олтига гуруҳдан иборат таснифи ва уларнинг ҳар бирига тааллуқли хизматлар турларига аниқлик киритилди ҳамда унда автомобиль транспорти томонидан кўрсатилувчи хизматларнинг ўрни ёритиб берилди.

8. Тадқиқот натижасида юк ва йўловчи ташиш хизматлари кўрсатувчи автомобиль транспорти соҳаси ўзгаришининг қатор йиллар маълумотлари асосида мамлакат иқтисодиётидаги тутган ўрнига аниқлик киритилди ва уларнинг ўзгариш тенденцияси ўрганилиб, автомобиль транспорти корхоналари томонидан кўрсатилувчи хизматлар камайиш тенденциясига эга эканлиги аниқланди.

9. Автотранспорт корхоналарида ходимларнинг ҳаракатчанлиги ва меҳнат самарадорлиги билан боғлиқ рейтингини аниқлашда қўлланилувчи кўрсаткичлар тизими ва улар орқали шу йўналиш бўйича ҳисоблаш йўллари кўрсатиб берилди ва асосланди.

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

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

МАХКАМБОЕВ КОМИЛ АБДУЛХАКОВИЧ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АНАЛИЗА ЭФФЕКТИВНОСТИ И
РЕЙТИНГОВОЙ ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА
ПРЕДПРИЯТИЙ**

08.00.08 – Бухгалтерский учет, экономический анализ и аудит

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам

Ташкент – 2021 год

Тема диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам зарегистрирована под номером В2020.1. PhD/Iqt1241 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 «Ziynet» (www.ziynet.uz).

Научный руководитель:	Пардаев Мамаюнус Каршибоевич доктор экономических наук, профессор
Официальные оппоненты:	Ризаев Нурбек Кадилович доктор экономических наук, доцент Бабахалов Норбута Эшназарович доктор экономических наук, доцент
Ведущая организация:	Национальная ассоциация бухгалтеров и аудиторов Узбекистана

Защита диссертации состоится 10⁰⁰ в час. 15 10 2021 г. на заседании Научного совета DSc 03/30.12.2019.16.01 по присуждению ученых степеней при Ташкентском государственном экономическом университете. Адрес: 100066, г. Ташкент, улица Ислама Каримова, 49. Тел.: (99871) 239-28-72, факс: (99871) 239-43-51, e-mail: info@tsue.uz.

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского государственного экономического университета (зарегистрирован под № 1096). Адрес: 100066, г. Ташкент, улица Ислама Каримова, 49. Тел.: (99871) 239-28-72, факс: (99871) 239-43-51, e-mail: info@tsue.uz.

Автореферат диссертации разослан 15 10 2021 года.
(протокол реестра № 34 от 15 10 2021 года)



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

Б.Т. Бердиев
Ученый секретарь научного совета по присуждению ученых степеней, д.э.н., доцент

С.Е. Худойкулов
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. Устойчивое развитие мировой экономики связано с эффективным использованием экономического потенциала предприятий в каждом ее звене. В связи с этим в мире уделяется особое внимание совершенствованию анализа эффективности экономического потенциала и его показателей на микроуровне экономики, то есть на предприятиях и в организациях. Одним из примеров этого является «в современной международной практике специалисты по бухгалтерскому учету тратят 90 % своего времени на организацию управленческого учета и анализа»¹. Очевидно, что особое внимание уделяется управлению экономическими процессами. Для принятия эффективных управленческих решений также важно определить рейтинговые показатели в каждой области. Такая ситуация в настоящее время повышает актуальность анализа и рейтинга эффективности экономического потенциала предприятий.

Существование конкуренции в развитии мировой экономики в определенной степени требует соблюдения коммерческой тайны между предприятиями. В связи с этим анализ показателей ведется по двум направлениям. Во первых, финансовый анализ для внешних пользователей, а во вторых, управленческий анализ для внутренних пользователей. Одним из важных объектов финансово-управленческого анализа является экономический потенциал предприятий. В настоящее время в мире проводятся обширные исследования по поиску оптимальных способов эффективного использования экономического потенциала предприятий, использованию современных методов определения их рейтинга, дальнейшему совершенствованию системы управления предприятиями. Поэтому сегодня стало объективной необходимостью уделять особое внимание оценке и анализу эффективности этого потенциала, а разработка и внедрение новых подходов в этой области являются приоритетными направлениями научных исследований.

Эффективное использование имеющегося экономического потенциала и возможностей в Узбекистане стало объективной необходимостью, так как вопрос обеспечения устойчивого развития и повышения конкурентоспособности страны стал одним из приоритетных. «Данная ситуация не позволяет наладить системное сотрудничество с международными организациями и научными учреждениями, сформировать базу рекомендаций в профильных министерствах и ведомствах, включая рекомендации по оцениваемым направлениям и положительный опыт других стран, а также составить международные рейтинги»². Несмотря на важность этих задач, вопросы повышения экономического потенциала предприятий и

¹ Махсудов Б.Ю. Бошкарув хисобида бюджетлаштириш методологиясини такомиллаштириш. Иқтисодий фанлари доктори (DSc) диссертация автореферати. – Т.: ТМИ, 2018. – 5 б.

² Постановление Президента Республики Узбекистан ПП-4210 от 25 февраля 2019 года «О мерах по улучшению позиции Республики Узбекистан в международных рейтингах и индексах».

методология анализа рейтинговых показателей на их основе недостаточно изучены и, соответственно, мало освещены в экономической литературе. В частности, тот факт, что вопрос об эффективном использовании экономического потенциала предприятий и определении их рейтинга практически не используется на практике, что требует исследований в этой области.

Диссертационное исследование в определенной степени послужит реализации задач, поставленных в указах Президента Республики Узбекистан №УП-4947 от 7 февраля 2017 года «О стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан», №УП-5687 от 7 марта 2019 года «О систематизации мероприятий по улучшению позиции Республики Узбекистан в международных рейтингах и индексах», постановлениях № ПП-4210 от 25 февраля 2019 года «О мерах по улучшению позиции Республики Узбекистан в международных рейтингах и индексах», № ПП-4611 от 24 февраля 2020 года «О дополнительных мерах по переходу на международные стандарты финансовой отчетности», постановлениях Кабинета Министров Республики Узбекистан № 207 от 28 июля 2015 года «О введении критериев оценки эффективности государственных акционерных обществ и иных хозяйственных обществ», № 1013 от 14 декабря 2018 г. «О мерах по коренному совершенствованию финансового оздоровления предприятий с государственным участием и других соответствующих нормативно-проаовых актах.

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

Степень изученности проблемы. Зарубежные ученые, такие как М.И.Баканов, А.Д.Шеремет, Л.Е.Басовский, Л.Бернстайн, С.С.Гаврилова, С.В.Галицкая, В.Д.Герасимова, А.И.Гинзбург, Н.В.Войтоловский, В.П.Палий, А.П.Калинина, И.И.Мазурова, Э.И.Крылов, В.М.Власова, А.А.Гладкий, И.В.Журавкова, Н.П.Любушин, А.А.Максютов, Э.А.Маркарьян, Г.П.Герасименко, С.Э.Маркарьян, Г.В.Савицкая, В.З.Чиркова, Е.М.Конавалова, В.Б.Малицкая проводили исследования по эффективности экономического потенциала предприятия, его структурному составу, анализу некоторых их видов³ и создали различные учебно-методические и научные труды.

³ Баканов М.И., Шеремет А.Д. Теория экономического анализа. Учебник. – М.: Финансы статистика, 1981, 1987, 1993, 1994, 1996, 2000. – 416 с.; Шеремет А.Д. Теория экономического анализа. Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2002 –333 с.; Басовский Л.Е. Теория экономического анализа: учеб.пособие. – М.: ИНФРА-М, 2001 – 222 с.; Бернстайн Л. Анализ финансовой отчетности. Теория и практика. Пер. с англ. – М.: Финансы и статистика, 1996.; Гаврилова С.С. Экономический анализ. – М.: Эксмо, 2006. –144 с.; Галицкая С.В. Финансовый менеджмент. Финансовый анализ. Финансы предприятий: учебное пособие. – М.: Эксмо, 2008. – 652 с.; Герасимова В.Д. Анализ и диагностика производственной деятельности предприятий (теория, методика, ситуации, задания): учебное пособие 4-е изд., перераб. и доп. – М.: КНОРУС, 2008. – 256 с.; Гинзбург А.И.

Узбекские ученые-экономисты И.Абдукаримов, Э.Акрамов, А.Вахобов, А.Ибрагимов, Д.Кудбиев, Н.Ишанкулов, Х.Ахмаджанов, М.Рахимов, И.Волжин, В.Ергашбаев, А.Ибрагимов, Э.Ергешев, Б.Исроилов, М.Пардаев, Ж.Исроилов, А.Халикулов, М.Пулатов, Р.Исаев, Б.Хасанов, М.Тулаходжаева, А.Шоалимов, Ю.Абдуллаев и Н.Каландарова⁴ также осветили некоторые аспекты этого вопроса.

В трудах вышеуказанных ученых в целом изложены теория экономического анализа, методология финансового и управленческого анализа. Однако методы эффективного использования экономического потенциала предприятия и определения рейтинга предприятия на их основе практически не освещаются. Некоторые из наших ученых ограничиваются изучением некоторых аспектов этой проблемы в целом. Именно анализом эффективности экономического потенциала предприятия и отражающих их показателей занимались М.Пардаев, И.Абдукаримов, Б.Исроилов⁵ и

Экономический анализ. Учебник. 2-е изд. перераб и доп. – СПб.: Питер, 2008. – 528 с.; Гладкий А.А. Бух учет и финансы для руководителей и менеджеров. – СПб.: Питер, 2007. – 240 с.; Комплексный экономический анализ предприятия / Под ред. Н.В.Войтоловского, А.П.Калининой, И.И.Мазуровой.. – СПб.: Питер, 2009. – 576 с.; Любушин Н.П. Анализ финансового состояния организации: учебное пособие. – М.: Эксмо, 2007. – 256 с.; Максютов А.А. Экономический анализ. – М.: Единство, 2005. – 544 б.; Маркарьян Э.А. Финансовый анализ. Учеб. пособие. /Маркарьян Э.А., Герасименко Г.П., Маркарьян С.Э./ – 7-е изд., перераб. и доп. – М.: КНОРУС, 2009. – 264 с.; Палий В.Ф. Новая бухгалтерская отчетность: содержание методика анализа. – М.: Журнал «Контроллинг», 1991.- 64 с.; Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. Учеб. пособие. – Минск: ООО «Новое знание», 2000. – 688 с.; Черняк В.З. Финансовый анализ: учебник. – 2-е изд. – М.: Издательство «Экзамен», 2007. – 414 с.; Чиркова М.Б., Коновалова Е.М., Малицкая В.Б. Анализ хозяйственной деятельности организации: сборник заданий и тестов: учеб. пособие. – М.: Эксмо, 2008. – 160 с.

⁴ Абдукаримов И.Т. Молиявий ҳисобни ўқиш ва таҳлил қилиш. – Т.: «Иқтисодиёт ва ҳуқуқ дунёси» нашриёт уйи, 2001.; Абдукаримов И.Т., Абдукаримова Л.Г., Смагина В.В. Анализ финансово хозяйственной деятельности предприятия. Учебное пособие. 2-е изд. – Тамбов: Издательский дом «ТГУ», 2008. – 667 б.; Акрамов Э.А. Корхоналарнинг молиявий ҳолати таҳлили. – Т.: Молия, 2003. -224 б.; Вахабов А., Иброҳимов А., Ишанкулов Н. Молиявий ва бошқарув таҳлили. Дарслик. – Т.: Шарк, 2005.- 480 б.; Волжин И.О., Эргашбаев В.П. Молиявий таҳлил. – Т.: «Иқтисодиёт ва ҳуқуқ дунёси» нашриёт уйи, 1998., Ергешев Е. Иқтисодий ва молиявий таҳлил. Дарслик. – Т.: Молия, 2000. – 256 б.; Аҳмаджонов Х.И., Рахимов М.Ю. Молиявий таҳлил. Ўқув қўлланма. – Т.: ТМИ, 2004.- 160 б.; Пардаев М.К. Иқтисодий таҳлил назарияси. Дарслик. – Самарқанд: Зарафшон, 2001.- 272 б.; Пардаев М.К., Исроилов Ж.И. Хусусий корхоналар фаолияти таҳлилининг назарий ва методологик муаммолари. – Т.: Fan va texnologiya, 2007. – 64 б.; Пардаев М.К. ва бошқалар. Корхоналарнинг иқтисодий салоҳияти таҳлили. – Т.: «Иқтисодиёт ва ҳуқуқ дунёси» нашриёт уйи, 2003., Пардаев М.К., Исроилов Б.И. Молиявий таҳлил. – Т.: Иқтисодиёт ва ҳуқуқ дунёси нашриёт уйи, 1999.- 356 б.; Пардаев М.К., Ҳасанов Б.А., Исроилов Ж.И., Пулатов М.Э., Эшбоев Ў.Т., Холиқулов А.Н. Молиявий ва бошқарув таҳлили. Ўқув қўлланма. – Т.: “Чўлпон” нашриёти, 2012. – 400 б.; Пардаев М.К., Исроилов Ж.И., Пардаев О.М., Сафаров Ф.А. Иқтисодиёт субъектлари молиявий ҳолатининг таҳлили. – Самарқанд: СамИСИ, 2013. – 196 б.; Исаев Р.А., Ҳасанов Б.И., Алиқулов А.И. Пахта тозалаш корхоналари хўжалик фаолияти таҳлили. – Т.: Fan va texnologiya, 2008. – 220 б.; Абдуллаев Ё., Иброҳимов А., Рахимов М. Иқтисодий таҳлил: 100 савол ва жавоб. – Т.: Мехнат, 2001., Рахимов М. Иқтисодиёт субъектлари молиявий ҳолатининг таҳлил. Ўқув қўлланма. – Т.: Iqtisod-moliya, 2013- 392 б.; Тулахўжаева М.М. Молиявий ҳисоботни ва молиявий коэффициентларни таҳлил қилиш. – Т., 1996., Шоалимов А.Х., Тожибоева Ш.А. Иқтисодий таҳлил назарияси. – Т.: ТДИУ, 2004. – 91 б.; Каландарова Н.Н. Корхоналар молиявий ҳолатини рейтинг баҳолашда таҳлил методикасини такомиллаштириш. Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертация автореферати. – Т.: ТМИ, 2019.

⁵ Пардаев М.К., Абдукаримов И.Т., Исроилов Б.И. Иқтисодий таҳлил. Ўқув қўлланма. – Т.: “Мехнат” нашриёти, 2004.- 486 б.; Абдукаримов И.Т., Пардаев М.К., Пулатов М.Э., Усманова Д.К. Экономический анализ хозяйственной деятельности предприятий. Учебное пособие. – Т.: Изд-во «Фан ва технология», 2019. -768 с.; Пардаев М.К. Иқтисодий таҳлил назарияси. Дарслик. – Т.: Инновацион ривожланиш нашриёт-матбаа уйи, 2002. – 588 б.

М.Рахимов⁶. Следует признать, что нынешняя экономика в нашей стране движется в совершенно новом направлении. Он имеет множество особенностей как по отношению к предыдущему состоянию экономики, так и по отношению к аналогичным отраслям в зарубежных странах. Именно такая ситуация определяет необходимость проведения глубоких научных исследований в этой области.

Соответствие исследования с планами научных исследований высшего учебного заведения или научно-исследовательского учреждения, где выполнена диссертация. Диссертационная работа выполнена в соответствии с планом НИР Ташкентского государственного экономического университета по проекту № ФМ-6 «Концептуальное направление развития бухгалтерского учета, экономического анализа, аудита и статистики в условиях модернизации экономики Узбекистана».

Целью исследования является разработка предложений и рекомендаций по совершенствованию оценки анализа и рейтинга экономического потенциала предприятий.

Задачи исследования:

исследование мнений различных ученых по теоретическим вопросам концепции экономического потенциала предприятий и их структурной структуры, разработка предложений по рейтингу показателей экономического потенциала и их определению;

разработка системы показателей, отражающих роль автомобильного транспорта в экономике страны и эффективность экономического потенциала этих предприятий, их классификация и рекомендации по применению;

разработка и внедрение факторов, влияющих на изменение эффективности экономического потенциала автотранспортных предприятий, способы их выявления и анализа;

разработка соответствующих рекомендаций по совершенствованию анализа трудовых ресурсов и показателей их эффективности в структуре экономического потенциала автотранспортных предприятий;

разработка способов расчета показателей экономического потенциала автотранспортных предприятий, рейтинговых показателей при их выявлении и анализе;

проведение сравнительного анализа рейтинговых показателей по системе показателей экономического потенциала автотранспортных предприятий.

Объектом исследования выбрана деятельность субъектов хозяйствования, оказывающих услуги в сфере автомобильного транспорта.

Предметом исследования являются экономические отношения, возникающие в процессе совершенствования анализа и оценки эффективности экономического потенциала предприятий.

Методы исследования. В процессе исследования использованы такие методы, как индукция и дедукция, анализ и синтез, количество и качество,

⁶ Рахимов М. Иктисодиёт субъектлари молиявий ҳолатининг таҳлил. Ўқув қўлланма. – Т.: Iqtisod-moliya, 2013.-392 б.

причинно-следственные категории, статистический и экономический анализ, группировка данных, логический анализ, монографическое наблюдение, сравнительный анализ, социологический опрос.

Научная новизна исследования:

предложено включать в показатели эффективности процесса перевозки на автотранспортных предприятиях «энергетическую (топливную) эффективность», «материальную эффективность», «рентабельность труда» и «количество пассажиров в единицу времени на автобус»;

усовершенствованы показатели эффективности, позволяющие определить экономический потенциал автотранспортных предприятий по населению региона и численности занятых на пассажирских перевозках («пассажирооборот», «пассажирооборот», «продуктивность сотрудников, занятых на пассажирских перевозках» и «уровень укомплектованности каждого автобуса»);

предложено определить средний рейтинг экономической эффективности автотранспортных предприятий на основе агрегирования позиций в рейтинге по каждому показателю предприятия для определения величины рейтинговых показателей;

обосновано целесообразность определения рейтинга экономического потенциала автотранспортных предприятий на основе коэффициента обоснования показателей «количество легковых автомобилей», «средняя вместимость легковых автомобилей» и «количество водителей».

Практические результаты исследования заключаются в следующем:

разработаны уточненные определения понятий «рейтинг предприятий», «экономический потенциал автотранспортных предприятий», «транспортные услуги», «пассажирские услуги», «эффективность пассажирских транспортных услуг» в результате исследования по теме;

выявлены классификация всех услуг по социально-экономическому содержанию на шесть групп и типы услуг, входящих в каждую из них и обоснована роль услуг, предоставляемых автомобильным транспортом;

обоснована необходимость использования восьми показателей для выражения мобильности трудовых ресурсов и производительности труда на автотранспортных предприятиях, разработаны способы определения рейтинга по таким показателям;

уточнены изменения в секторе автомобильного транспорта, оказывающего грузовые и пассажирские услуги на основе данных за несколько лет, предложены способы их расчета с помощью системы показателей, используемых для определения рейтинга мобильности и производительности сотрудников.

Достоверность результатов исследования. Объясняется это тем, что данные, используемые при исследовании предприятий, получены из официальных источников, экспериментальные работы основаны на нормативных актах, отражающих специфику отрасли, выводы, предложения и рекомендации, и полученные результаты внедрены на практике

компетентными органами.

Научная и практическая значимость результатов исследования. Научная значимость результатов исследования объясняется обоснованностью полученных результатов, эффективным использованием разработанных научных предложений и практических рекомендаций экономического потенциала автотранспортных предприятий, повышением рейтинга предприятий в данной сфере.

Практическая значимость исследования заключается в эффективном использовании экономического потенциала автотранспортных предприятий, их рейтинге, а значит, и в разработке управленческих решений, направленных на развитие отрасли. «Экономический анализ в других отраслях» может быть использован в процесс улучшения учебных программ.

Внедрение результатов исследований. На основании научных результатов, полученных при анализе эффективности экономического потенциала предприятий и способов повышения рейтинга:

предложение о включении показателей «энергетическая (топливная) эффективность», «эффективность материалов», «эффективность затрат труда» и «количество пассажиров на автобус одновременно» в структуре показателей эффективности, используемых в процессе перевозок на автотранспортных предприятиях принято АО «Тошшахартрансхизмат» для реализации на практике (справка № 2-16/85 АО «Тошшахартрансхизмат» Ташкентского городского хокимията от 5 апреля 2021 года). В результате реализации данного предложения появилась возможность анализировать деятельность автотранспортных предприятий, в том числе показатели их экономического потенциала, и на этой основе принимать экономически обоснованные управленческие решения;

показатели эффективности, позволяющие определить экономический потенциал автотранспортных предприятий населением области и численность занятых на пассажирских перевозках приняты АО «Тошшахартрансхизмат» (справка № 2-16/85 АО «Тошшахартрансхизмат» Ташкентского городского хокимията от 5 апреля 2021 года). В результате реализации данной рекомендации создана возможность для определения внутренних возможностей повышения эффективности экономического потенциала автотранспортных предприятий, реальной оценки влияния каждого фактора и принятия эффективные управленческие решения на их основе;

предложение по определению рейтинга экономической эффективности автотранспортных предприятий на основе агрегирования посадочных мест по каждому показателю предприятия принято к реализации ОАО «Тошшахартрансхизмат» (справка № 2-16/85 АО «Тошшахартрансхизмат» Ташкентского городского хокимията от 5 апреля 2021 года). Рейтинг показателей, связанных с эффективностью, доходностью и рентабельностью экономического потенциала автотранспортных предприятий, определен в отдельных организациях, и создана возможность для проведения сравнительного анализа их позиций;

предложение по определению рейтинга экономического потенциала автотранспортных предприятий на основе коэффициента сущности показателей «количество легковых автомобилей», «средняя вместимость легковых автомобилей» и «количество водителей» принято АО «Тошшахартрансхизмат» (справка № 2-16/85 АО «Тошшахартрансхизмат» Ташкентского городского хокимията от 5 апреля 2021 года). В результате реализации этого предложения создана возможность для определения рейтинга каждого предприятия с точки зрения экономического потенциала среди высококонкурентных предприятиях в условиях сегодняшней острой конкуренции.

Апробация результатов исследования. Результаты данного исследования обсуждены на 4, в том числе 2 республиканских и 2 международных научных конференциях.

Публикация результатов исследования. Всего по теме диссертации выпущено 10 научных работ, в том числе 6 статей (4 национальных и 2 зарубежных журнала) в научных изданиях, рекомендованных к публикации основных научных результатов докторских диссертаций ВАК Республики Узбекистан.

Структура и объем диссертации. Содержание диссертации состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Ее объем составляет 120 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении приведена информация об актуальности темы, степени ее изучения, целях, задачах, объекте и предмете, научной новизне, практических результатах, научной и практической значимости результатов, реализации, используемых методах, апробации, публикации и структуре исследования.

Первая глава диссертации посвящена **«Теоретическим вопросам анализа эффективности и рейтинга экономического потенциала предприятий»**. В ней исследованы теоретические вопросы организации анализа экономического потенциала предприятий и достижения поставленных целей, структура экономического потенциала предприятий и методологические основы его оценки, возможности анализа и оценки эффективности экономического потенциала предприятий. В этой главе также даются отдельные выводы.

В результате исследований обосновано целесообразность определения рейтинга экономического потенциала автотранспортных предприятий на основе коэффициента обоснования показателей «количество легковых автомобилей», «средняя вместимость легковых автомобилей» и «количество водителей». В этом была объективная необходимость. Ведь сегодня в мире одним из важнейших вопросов является определение рейтинга Узбекистана, каждого региона, хозяйствующего субъекта и каждого сотрудника.

Президент Республики Узбекистан также уделяет особое внимание этому вопросу. 7 марта 2019 года был принят Указ Президента Республики

Узбекистан «О систематизации мер по улучшению позиции Республики Узбекистан в международных рейтингах и индексах». В соответствии с указом создана комиссия для комплексного изучения и улучшения международных рейтингов и индексов, повышения эффективности внедрения и координации соответствующих мер, принимаемых соответствующими министерствами и ведомствами.

По мнению автора, для полного понимания сути вопроса целесообразно обратить внимание на значение слова рейтинг. В связи с этим в диссертации теоретически проанализирована различными авторами с историческим подходом к предмету, его содержанию, достижениям и недостаткам, и разработано следующее усовершенствованное определение.

Под рейтингом предприятий понимается систематизированное состояние показателей, отражающих важность или значимость результатов деятельности хозяйствующих субъектов в цифрах. Это определение можно интерпретировать следующим образом:

1. Здесь речь идет о рейтинге предприятий (фирм, компаний, организаций, учреждений), поэтому было решено брать субъекты хозяйствования в целом.

2. Получение результатов по рейтингу также проясняет ситуацию. Потому что, если деятельность оценивается по результатам, будут приложены усилия для его ускорения и повышения эффективности.

3. Также важно получить систему показателей, которые количественно определяют важность или значимость проблемы. Потому что, если индикаторы представляют результат, они определяют уровень присвоенных ему точных чисел. Благодаря этому такие случаи также учитываются в определении.

Понятно также, что рейтинг предприятий нельзя оценивать по одному показателю. Имеется несколько направлений.

Исследования показали, что рейтинг определяется как по предприятиям, регионам, странам, так и внутри них по отдельным направлениям. Индикаторы используются для определения рейтинга на каждом уровне. Их взаимозависимость можно непосредственно наблюдать в процессе формирования, который характеризуется их взаимодополняемостью (рис. 1).

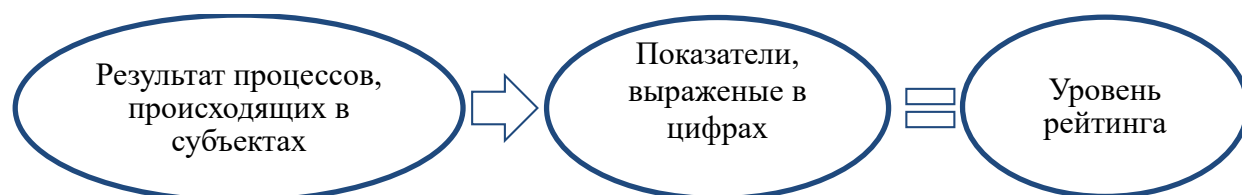


Рисунок 1. Процесс формирования рейтинговых уровней на предприятиях

Как видно из рисунка, для формирования рейтинга предприятий обязательно необходимы результаты процессов, происходящих в субъектах, включенных в рейтинг, и такие процессы должны подтверждаться цифрами, выраженными в конкретных показателях.

Для определения общего рейтинга предприятий используется система показателей, отражающих деятельность предприятия. К таким рейтинговым показателям можно отнести следующие (таблица 1).

Таблица 1

Система показателей, отражающих общую производительность предприятий⁷

№	Разные разделы деятельности	Система показателей, отражающих эту деятельность
1.	Объем производства и реализации продукции (работ, услуг)	Объем выпускаемой продукции
		Объем проданной продукции
		Состав проданной продукции
		Уровень качества проданной продукции
2.	Показатели финансовых результатов	Доходы
		Расходы
		Преимущества
		Рентабельность
3.	Себестоимость товаров (работ, услуг)	Материальные затраты
		Затраты на оплату труда
		Расходы на управление
4.	Эффективность основных средств	Эффективность основных средств
		Рентабельность основных средств
		Рентабельность основных средств
		Наличие основных средств
5.	Эффективность оборотного капитала	Эффективность оборотного капитала
		Рентабельность оборотных средств
		Рентабельность оборотных средств
		Скорость оборачиваемости оборотных средств
		Наличие оборотных средств
6.	Эффективность нематериальных активов	Результативность нематериальных активов
		Доходность нематериальных активов
		Рентабельность нематериальных активов
		Предоставление нематериальных активов
7.	Эффективность инвестиций	Эффективность внутренних инвестиций
		Эффективность иностранных инвестиций
		Общая эффективность инвестиций

В данной таблице приведены некоторые общие показатели, отражающие деятельность предприятий. Их можно обобщить и определить рейтинг предприятий. Для этого целесообразно вывести показатели одного размера и в одном направлении. Также необходимо учитывать уровень существенности показателей, чтобы рейтинг был точным и отражал реальную ситуацию. Потому что на результаты предприятия сильнее влияют трудовые ресурсы, чем нематериальные активы. В связи с этим также определяется коэффициент обоснования каждого показателя.

Получается, что рейтинг предприятий можно определять по каждому направлению. Одним из важных направлений является определение рейтинга предприятий по их экономическому потенциалу. Для этого, прежде всего,

⁷ Разработано автором в результате исследования.

показатели, представляющие эту категорию, должны быть разработаны для отдельных секторов и областей. Вопрос определения рейтинга экономического потенциала исследуемых автотранспортных предприятий практически не изучен в экономической литературе.

В ходе исследования, прежде всего, разработано его определение для определения рейтинга экономического потенциала автотранспортных предприятий. *Экономический потенциал автотранспортных предприятий – это совокупность элементов, связанных с существующими мощностями, возможностями, способностями этих предприятий по эффективному осуществлению грузовых и пассажирских перевозок, наличием талантливых людей, которые могут целесообразно использовать имеющиеся в них средства.*

Это определение теоретически интерпретируется следующим образом. Во-первых, учитывается экономический потенциал автотранспортных предприятий, который напрямую связан с функциональной задачей предприятия – эффективным осуществлением грузовых и пассажирских перевозок. Во-вторых, существующие мощности и возможности для выполнения такой функциональной задачи характеризуются тем, что их материально-техническая база находится на необходимом уровне, а снабжение достаточным. В-третьих, чтобы эффективно использовать эту способность отрасли, используемые в ней инструменты также должны подходить для них. В-четвертых, должны быть талантливые люди, которые могут использовать все имеющиеся возможности и инструменты в соответствии с назначением, то есть квалифицированные кадры. Их совокупность составляет экономический потенциал автотранспортных предприятий.

В результате исследования автором установлено, что составляющая экономического потенциала автотранспортных предприятий состоит из основных средств, оборотных средств, нематериальных активов и трудовых ресурсов.

Для определения рейтинга предприятий по экономическому потенциалу необходимо определить его структуру. В настоящее время существует несколько рекомендаций по данному вопросу на примере производственных и обслуживающих предприятий⁸. Но у автотранспортных предприятий есть свои особенности. С учетом этого оценивается состояние каждого предприятия по отношению к общему среднему значению, и таким образом определяется рейтинг каждого транспортного предприятия по экономическому потенциалу, и рекомендуется использовать следующую формулу:

$$Icr = \sum_{i=1}^n \left(\frac{aij}{aurij} \right) * Kmij + \dots + \sum_{i=1}^n \left(\frac{anj}{aurnj} \right) * Kmnj ;$$

где: Icr – рейтинг предприятия по экономическому потенциалу;

⁸ Pardayev M.K., Abdukarimov I.T., Isroilov B.I. Iqtisodiy tahlil. O'quv qo'llanma. – T.: “Mehat” nashriyoti, 2004. – 104-138 б.; Савдо иқтисодиёти муаммолари. Ўқув кўлланма. Муаллифлар жамоаси. Профессор М.Қ.Пардаевнинг умумий таҳрири остида. – Т.: “Иқтисод-молия” нашриёти, 2016. – 226-231 б.; Пардаев М.К., Хасанов Б.А., Исроилов Ж.И., Пулатов М.Э., Эшбоев Ў.Т., Холикулов А.Н. Молиявий ва бошқарув таҳлили. Ўқув кўлланма. – Т.: “Чўлпон” нашриёти, 2012.- 400 б.

a_{ij} – количество i -предприятия по j -показателю;
 aur_{ij} – средняя сумма i -го предприятия по j -показателю;
 K_{mij} – коэффициент значимости по j -показателю i -предприятия;
 a_{nj} – количество n -предприятий по j -показателю;
 aur_{nj} – средний размер n -предприятия по j -индексу;
 K_{mnj} – коэффициент обоснования n -предприятия по j -показателю;
 Σ – знак плюс используется в аддитивной модели.
 i – i - порядковое число предприятий;
 n – общее количество предприятий;
 j – порядковый номер j -показателя.

Все показатели, входящие в эту формулу, отражаются в отчетах. Однако их коэффициент значимости должен быть определен в результате социологического исследования. В результате исследования коэффициент обоснования количества легковых автомобилей был рассчитан как 0,30, средняя вместимость легковых автомобилей – 0,55, а коэффициент обоснования количества водителей – 0,15. По таким показателям определены рейтинги пяти субъектов (таблица 2).

Таблица 2

Расчет экономического потенциала предприятий пассажирского транспорта по мощности⁹

№	Название транспортных предприятий	Рейтинг по количеству легковых автомобилей	Рейтинг средней вместимости легковых автомобилей	Рейтинг по количеству водителей	Общий рейтинг автотранспортных предприятий	Места в рейтинге
1.	Qizilqumsement	20,4	61,3	11,0	92,7	5
2.	3-автобусный дворец	28,4	59,5	13,4	101,3	3
3.	Avtotransport energo	36,4	48,3	18,4	103,1	2
4.	Чирчик автобус	31,2	52,0	15,2	98,4	4
5.	Сарбон	33,7	57,6	17,0	108,3	1
	ВСЕГО	150,1	278,7	75,00	503,8	x
	В среднем	30,02	55,74	15,00	100,76	x
	Фактор значимости	0,30	0,55	0,15	1,0	x

Согласно таблице позиция каждого предприятия определялась на основании общего рейтинга автотранспортных предприятий. Согласно расчетам, первое место среди пяти предприятий занял ООО «Sarbon», второе место – ООО «Avtotransport energo», а на последнем 5-м месте – АО «Qizilqumsement». Если этот метод будет реализован на основе соответствующих программ с использованием информационно-коммуникационных технологий, можно определить рейтинг тысяч предприятий.

Во второй главе диссертации исследуются «**Методологические основы оценки и анализа эффективности экономического потенциала предприятий**». В этой главе описаны показатели экономического потенциала предприятий, способы их выявления и анализа, способы выявления и анализа показателей эффективности использования материальных ресурсов в

⁹ По результатам исследования разработана автором.

экономическом потенциале предприятий, роль трудовых ресурсов в экономическом потенциале предприятий.

В результате исследования разработаны специфические особенности отрасли, отражающие эффективность услуг пассажирских перевозок на автотранспортных предприятиях, и способы их выявления. В исследовании сделан вывод о целесообразности использования системы показателей для выражения эффективности пассажирских перевозок на автобусах. Показатели эффективности обслуживания пассажиров рекомендовано разделить на две группы по их экономическому содержанию:

1. Общие показатели эффективности пассажирских перевозок.

2. Отраслевые показатели, отражающие эффективность пассажирских перевозок.

В следующей таблице представлена система общих показателей, отражающих эффективность услуг пассажирского транспорта, и способы их определения (таблица 3).

Таблица 3

Система общих показателей эффективности оказания услуг пассажирского транспорта на автотранспортных предприятиях и способы их определения¹⁰

№	Показатели	Формула	Содержание
1.	Экономическая эффективность пассажирских транспортных услуг ($X_{ар}$), %	$X_{ар} = \frac{C_{ф} * 100}{X_{а}}$ $C_{ф}$ – сумма чистой прибыли; $X_{а}$ – сумма расходов.	Чистая прибыль на расход в размере 100 сумов
2.	Эффективность пассажирских перевозок автомобилей ($A_{йс}$), человек	$A_{йс} = \frac{Йс}{Aс}$ $Йс$ – численность всех пассажиров; $Aс$ – количество автомобилей.	Среднее численность пассажиров, перевезенных на одну машину
3.	Эффективность автомобильного сервиса ($A_{хс}$), тысяч. сум	$A_{хс} = \frac{Tуш}{\frac{Aв}{км}}$ $Tуш$ – объем реализованных услуг; $Aв/км$ – пройденный путь (километр)	Средняя выручка на автомобиль / км
4.	Производительность труда работников, оказывающих автосервис ($A_{му}$), тысяч. сум.	$A_{му} = \frac{Tуш}{X_{ўс}}$ $X_{ўс}$ – средняя численность работников	Выручка на одного работника автосервиса
5.	Эффективность активов субъектов автосервиса ($A_{ас}$), тысяч. сумов	$A_{ас} = \frac{Tуш}{Aк}$ $Aк$ – средняя стоимость активов	Средняя выручка на сумму активов
6.	Эффективность основных средств субъектов автосервисов ($A_{вс}$), тысяч. сумов	$A_{вс} = \frac{Tуш}{Aв}$ $Aв$ – средняя стоимость основных средств	Средняя выручка на сум основных средств
7.	Эффективность собственных средств субъектов автосервисов ($A_{ўс}$), тысяч. сумов	$A_{ўс} = \frac{Tуш}{Ўм}$ $Ўм$ – средняя стоимость собственных средств	Средняя выручка на сум стоимости собственных средств

¹⁰ Разработано автором в результате исследования.

Ко второй группе показателей, характеризующих эффективность оказания услуг пассажирского транспорта на автотранспортных предприятиях, относятся:

энергетическая (топливная) эффективность при транспортировке, т. е. на 1 единицу топлива в год / км;

эффективность материалов, используемых при транспортировке, т. е. 1 единицу пассажира/километр, соответствующая используемым материалам;

эффективность затрат труда, используемых в процессе перевозки, т. е. пассажиры / километр, соответствующие сумме затрат труда;

численность пассажиров, перевезенных в единицу времени одним автобусом.

Способы определения таких показателей приведены в таблице 4 ниже.

Таблица 4

Система конкретных показателей, отражающих эффективность обслуживания пассажиров¹¹

№	Показатели	Формула	Содержание
1.	Эффективность материалов, используемых в процессе перевозки, т.е. пассажир / километр на тысячу сумов материала (Мас)	$M_{ac} = \frac{Y_{км}}{E_{ca}}$ Y _{км} – пассажир / км.; E _{ca} – расходы на топливо	Количество пассажир / км, соответствующее 1 единице расхода топлива
2.	Энергетическая (топливная) эффективность транспортного процесса, т. е. пассажир/километр, соответствующий 1 единице топлива (Эс)	$E_c = \frac{Y_{км}}{M_a}$ M _a – объем материалов, используемых при транспор-тировке	Количество пассажир / км, соответствующее материалам, используемым при транспортировке на 1 единицу
3.	Эффективность затрат на рабочую силу, т.е. пассажир / километр на единицу затрат на рабочую силу. (Mec)	$M_{ec} = \frac{Y_{км}}{M_{ex}}$ M _{ex} – 1 единица затрат на рабочую силу	Количество пассажиро / км, соответствующее трудозатратам на 1 единицу
4.	Количество пассажиров, перевезенных за единицу времени одним автобусом (пассажир / км), чел. (ABc)	$ABc = \frac{Y_{км}}{AB}$ AB – автобус / единица времени (автобус / день, автобус / месяц, автобус / год)	Численность пассажиров, перевезенных автобусом за единицу времени

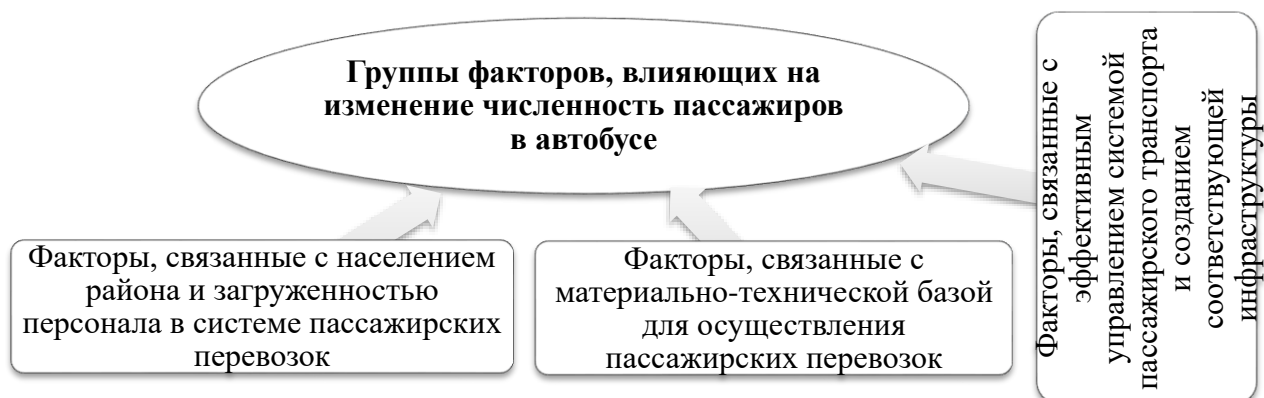
Некоторые показатели, приведенные в таблице, не отражаются в отчетах транспортных предприятий в рекомендованной автором форме. Поэтому, как рассчитать каждый из них, подробно описано в диссертации.

В ходе исследования разработан комплекс показателей эффективности, позволяющий определить эффективность экономического потенциала автотранспортных предприятий по населению региона и численности занятых на пассажирских перевозках. Факторы, влияющие на его изменение, разделены на три группы, и предлагается использовать метод индекса и

¹¹ Разработано автором в результате исследования.

цепного обмена, используя мультипликативную модель экономического анализа для их выявления и анализа.

Вышеуказанные факторы основаны на разделении на следующие группы по экономическому содержанию:



Рисунка 2. Группы факторов, влияющих на изменение численность пассажиров в автобусе¹²

Каждая группа факторов, перечисленных выше, включает несколько факторов. Первым направлением групп показателей, отражающих эффективность автобусов на маршруте для пассажирских перевозок в регионе, являются факторы, связанные с численностью населения района и численности занятых в пассажирских перевозках. Чтобы определить возможности повышения эффективности в этой области, необходимо определить факторы, которые на нее влияют.

Согласно исследованиям, в эту группу факторов входят:

уровень охвата населения пассажирами, в коэффициентах (w_1);

уровень покрытия пассажиропотока населением региона, пассажир/ км. (w_2);

производительность труда работников пассажирских перевозок, пассажир км на человека (w_3);

уровень укомплектованности каждого автобуса, человек (w_4).

Следующая формула рекомендуется для выражения отношения между ними:

$$Y = w_1 * w_2 * w_3 * w_4 = \prod_{i=1}^n w_i; \quad (i=1, n)$$

где: Y – показатель результата, т.е. показатель, отражающий эффективность транспортировки;

\prod – знак умножения.

i – порядковый номер факторов;

n – общее количество факторов.

Несколько традиционных методов экономического анализа могут использоваться для определения влияния таких факторов на изменение результатов и поиска доступных внутренних возможностей. Автор рекомендует использовать метод индексно-цепной замены для определения влияния таких факторов. Таким образом, решение проблемы можно начать с

¹² Разработано автором в результате исследования.

определения общего индекса этого показателя, чтобы определить влияние факторов и найти внутренние возможности. Для этого будет изучен расчет факторов, влияющих на изменение пассажиропотока в Ташкенте в 2014-2019 годах (таблица 5).

Таблица 5

Методика расчета изменения факторов, влияющих на показатели пассажиропотока Ташкента в 2014-2019 годах¹³

№	Показатели	2014 г.	2019 г.	Индекс изменения	Влияние на показатель результата	
					В относительных количествах	В абсолютных количествах
1.	Уровень охвата населения пассажирами, в коэффициентах (w_1)	0,133	0,148	1,121	1,1163	19,4
2.	Уровень пассажирооборота, обеспеченный населением области, пассажир / км (w_2)	11,120	5,805	0,5221	0,5220	-88,99
3.	Производительность труда работников пассажирского транспорта, пассажир км на человека (w_3)	54,82	82,68	1,5082	1,5080	49,39
4.	Уровень укомплектованности каждого автобуса, человек (w_4)	2,064	2,109	102,2	1,0204	3
5.	Эффективность пассажирских автобусов, то есть количество пассажиров в автобус человек	166,8	149,6	89,7	0,8969	-17,2

Из таблицы видно, что эффективность пассажирских автобусов, то есть количество пассажиров на автобус в отчетном (2019) году снизилась на 17,2 человека (149,6 – 166,8) по сравнению с отчетным годом (2014). Их индекс составляет 0,8969. Это определено следующим образом:

$$I_y = \frac{(w_{1x} * w_{2x} * w_{3x} * w_{4x})}{(w_{1p} * w_{2p} * w_{3p} * w_{4p})} = \frac{0,148 * 5,805 * 82,68 * 2,109}{0,133 * 11,120 * 54,82 * 2,064} = \frac{149,6}{166,8} = 0,8969$$

где: x – представляет фактическое количество факторов;

p – представляет количество факторов в плане или базовом году.

Одним из преимуществ индексного метода является то, что можно одновременно определить как относительную, так и абсолютную разницу влияния каждого фактора на изменение результата:

$$\Delta y = (w_{1x} * w_{2x} * w_{3x} * w_{4x}) - (w_{1p} * w_{2p} * w_{3p} * w_{4p}) = \prod_{i=1}^n w_{ix} - \prod_{i=1}^n w_{ip} = \\ = (0,148 * 5,805 * 82,68 * 2,109) - (0,133 * 11,120 * 54,82 * 2,064) = 149,6 - 166,8 = -17,2;$$

Видно, что результативным показателем является эффективность пассажирских автобусов, то есть количество пассажиров в одном автобусе за анализируемый 2014-2019 годах снизилось на 10,3 % (100 – 89,7). Чтобы определить абсолютное изменение, вычитаем знаменатель из скорости этой формулы. При этом наблюдается, что эффективность снизилась на 17,2 человека (149,6–166,8).

¹³ Рассчитано автором на основании данных Управления статистики города Ташкента.

Теперь с помощью этого индексного метода можно определить влияние каждого из систематизированных выше факторов на изменение итогового показателя.

1. Чтобы определить влияние уровня охвата пассажиров (w_1) на изменение итогового показателя, результат пересчитывается путем изменения этого фактора, суммы оставшихся факторов в базовом году ($w_{1x} * w_{2p} * w_{3p} * w_{4p}$) и делится на количество по плану ($w_{1p} * w_{2p} * w_{3p} * w_{4p}$). Это определяется следующим образом:

$$Ias. w1 = \frac{(w_{1x} * w_{2p} * w_{3p} * w_{4p})}{(w_{1p} * w_{2p} * w_{3p} * w_{4p})} = \frac{0,148 * 11,120 * 54,82 * 2,064}{0,133 * 11,120 * 54,82 * 2,064} = \frac{186,2}{166,8} = 1,1163$$

Абсолютное число этого фактора увеличилось на $186,2 - 166,8 = +19,4$ человек.

2. Для определения влияния второго фактора на эффективность пассажирских автобусов, т.е. уменьшения численности пассажиров в автобусе за анализируемые 2014-2019 годы индекс результата можно рассчитать, изменив второй фактор следующим образом:

$$Ias. w2 = \frac{(w_{1x} * w_{2x} * w_{3p} * w_{4p})}{(w_{1x} * w_{2p} * w_{3p} * w_{4p})} = \frac{0,148 * 5,805 * 54,82 * 2,064}{0,148 * 11,120 * 54,82 * 2,064} = \frac{97,21}{186,2} = 0,5220$$

Абсолютное значение этого коэффициента снизилось на $97,21 - 186,2 = -88,99$.

3. Для расчета влияния третьего фактора на изменение эффективности пассажирских автобусов, т.е. количества пассажиров в автобусе, т. е. влияния на производительность труда сотрудников, занятых в пассажирских перевозках, индекс результата рассчитывается путем изменения третьего фактора и деленное на:

$$Ias. w3 = \frac{(w_{1x} * w_{2x} * w_{3x} * w_{4p})}{(w_{1x} * w_{2x} * w_{3p} * w_{4p})} = \frac{0,148 * 5,805 * 82,68 * 2,064}{0,148 * 5,805 * 54,82 * 2,064} = \frac{146,6}{97,21} = 1,5080$$

Абсолютная величина такого фактора увеличилась на $146,6 - 97,21 = +49,39$.

4. Для определения влияния четвертого фактора на изменение показателя результата, то есть уровня укомплектованности каждого автобуса, показатель результата рассчитывается по изменению этого фактора и делится на следующий расчет:

$$Ias. w4 = \frac{(w_{1x} * w_{2x} * w_{3x} * w_{4x})}{(w_{1x} * w_{2x} * w_{3x} * w_{4p})} = \frac{0,148 * 5,805 * 82,68 * 2,109}{0,148 * 5,805 * 82,68 * 2,064} = \frac{149,6}{146,6} = 1,0204$$

Абсолютное количество такого фактора увеличилось на $149,6 - 146,6 = +3$ человека.

Действие всех факторов равно общей разнице результата. Это можно определить в обоих измерениях. Произведение индекса вышеуказанных четырех факторов должно быть равно индексу результата. Для этого автор рекомендует следующий расчет:

$$I_y = I_{yw1} * I_{yw2} * I_{yw3} * I_{yw4} = 1,1163 * 0,5220 * 1,5080 * 1,0204 = 0,8969;$$

Абсолютное изменение показателя результата должно равняться влиянию 4 рассчитанных факторов. Это определяется следующим образом:

$$\Delta Y = \Delta Y_{w1} \pm \Delta Y_{w2} \pm \Delta Y_{w3} \pm \Delta Y_{w4} = 19,4 - 88,99 + 49,39 + 3 = - 17,2 \text{ киши.}$$

Из такого расчета видно, что три из 4 проанализированных факторов положительно повлияли на изменение результата. Однако одно из них, снижение уровня пассажиропотока в регионе на 5 315 пассажир / км, привело к снижению результата до 88,99 человек. Если бы этот коэффициент остался на уровне хотя бы базового года, результат не уменьшился бы на 17,2 человека (149,6 – 166,8). Не исключено, что за этот период количество результатов увеличилось на 88,99 человек, и разница составила не 17,2 человека, а 71,79 человек (88,99 – 17,2 или 149,6 + 88,99 – 166,8). В этом случае скорость изменения этого показателя составит 132,7% (149,6 + 71,79) x100: 166,8) вместо 89,7 %.

С помощью вышеприведенных расчетов выявлены внутренние возможности повышения эффективности пассажирских перевозок, и подготовлены достаточные доказательства и данные для административного персонала сектора для принятия соответствующих управленческих решений. По результатам расчета можно сделать вывод, что в будущем менеджеры должны сосредоточиться на обеспечении восстановления второго фактора, а именно, увеличения уровня пассажиропотока в регионе.

Третья глава диссертации посвящена **«Вопросам совершенствования методологии определения и анализа рейтинга эффективности экономического потенциала автотранспортных предприятий»**. В данной главе освещаются вопросы, связанные с показателями экономического потенциала автотранспортных предприятий, способы расчета рейтинговых показателей при их выявлении и анализе, сравнительный анализ рейтинговых показателей на основе экономического потенциала автотранспортных предприятий. В этой главе также делаются особые выводы.

В отдельных организациях определены рейтинги по десяти показателям эффективности, рентабельности и рентабельности экономического потенциала опрошенных транспортных предприятий, разработаны способы сопоставления их позиций и выявления внутренних возможностей. При этом сопоставлены показатели нескольких предприятий для оценки их деятельности. Потому что в сегодняшней конкурентной среде целесообразно сравнивать результаты деятельности каждого хозяйствующего субъекта. Действительно, таким образом можно точно оценить их эффективность.

В ходе исследования определены рейтинговые показатели нескольких автотранспортных предприятий и рекомендована следующая таблица для их сравнения, сделать соответствующие выводы и принять управленческие решения (таблица 6).

Таблица 6

Сравнительный анализ позиций пяти исследованных транспортных компаний в рейтинге экономического потенциала¹⁴

№	Показатели	АО «QIZIL- QUM- SEMENT»	ООО «3-AVTO- BUS SAROYI»	ООО «AVTO- TRANS- PORT ENERGO»	ООО «CHIR- CHIQ AVTO- BUS»	ООО «CARBON»
1.	Темп роста количества пассажиров на АКИС (Йс), %	0,479	0,849	0,846	0,867	0,837
2.	Темп роста суммы затрат (ИСхс), соответствующая АКИС, %	0,888	0,881	0,850	0,897	0,881
3.	Темп роста общего объема груза, перевезенного в АКИС (ЮСхс), %	1,548	1,328	1,090	1,241	1,126
4.	Темп роста общей выручки от оказания транспортных услуг соответствует АКИС (Qy), %	0,965	0,993	1,160	0,963	0,942
5.	Скорость увеличения отношения выручки от оказания услуг АК (Д) к общему объему ИБ (доходность ИБ) (ИСдух), %	0,950	1,034	0,946	1,054	0,982
6.	Темпы роста отношения доходов (D) от оказания транспортных услуг к объему затрат в АК (ИСдх), %	0,760	0,780	0,810	0,796	0,819
7.	Темпы роста отношения (рентабельности) прибыли АК от оказания транспортных услуг (Ф) к общему объему ИС (ИСф), %	0,967	1,011	1,027	1,003	1,011
8.	Темпы роста общего объема груза, перевезенного в АКИС (Юх), %	0,622	0,703	0,831	0,839	0,857
9.	Темпы роста уровня прибыли (Ф) от стоимости транспортных услуг в АК (Хр), %	0,740	0,818	0,857	0,810	0,825
10.	Общий объем показателей, относящихся к АКИС ($\sum_{k=1}^n Ис;$)	7,919	8,397	8,417	8,470	8,280
11.	Средний рейтинг ЭП автотранспорт-ной компании ($1/\pi \sum_{k=1}^n Ис ;$)	0,880	0,933	0,935	0,941	0,920
12.	Места автотранспортных предприятий по рейтингу ЭП	5	3	2	1	4

Согласно таблице, ООО «CHIRCHIQ AVTOBUS» заняло первое место из пяти транспортных предприятий по 10 показателям, получив суммарный рейтинг 0,941. На втором месте ООО «AVTOTRANSPORT ENERGO» с

¹⁴ Расчитано автором.

рейтингом 0,935. Третье место заняла ООО «3-AVTOBUS SAROYI». Общая оценка компании – 0,933. Четвертое место у ООО «Сарбон» в городе Бекабаде с 0,920 балла. И, наконец, пятое место из пяти предприятий занял АО «QIZILQUMSEMENT». У этой компании самый низкий рейтинг, и ее рейтинг составляет 0,880.

Теперь необходимо изучить вопрос, какие показатели у этих предприятий низкие, поднять их, какие показатели у каких предприятий высокие и за что они достигли таких успехов. Четкое рассмотрение этой ситуации и ее применение к другим поможет повысить общую эффективность работы.

Следующим методом определения рейтинга является метод добавления позиций путем определения позиции каждого предприятия по каждому показателю. Этот метод в основном используется при одинаковом направлении показателей и разном размере. Таким методом можно получить одинаковый размер, определив положение каждого индикатора с разным размером. Исходя из этого, при определении рейтингового показателя суммированы позиции каждого предприятия по каждому показателю. В этом случае предприятие с наименьшим результатом является наивысшим. Для этого рекомендуется использовать следующую формулу:

$$P_{\Sigma p} = \sum_{i=1}^n K_{\check{i}}$$

где: $P_{\Sigma p}$ – сумма совокупного рейтинга по отдельным показателям предприятий;

Σ – знак для добавления позиций, занятых всеми индикаторами;

i – порядковый номер i -индикатора, внесенного в рейтинговую систему;

n – общее количество показателей, включенных в рейтинговую систему;

$K_{\check{i}}$ – название i -индикатора, участвующего в определении рейтинга.

С помощью этого метода создается следующая таблица для определения рейтинга исследованных транспортных предприятий (таблица 7).

Согласно этой таблице, и в этом случае рейтинг пяти автотранспортных компаний по 10 проанализированным выше показателям определен их позициями. Согласно данному анализу, рейтинг ООО «CHIRCHIQ AVTOBUS» заняло первое место.

Есть еще много аспектов, которые необходимо улучшить на основе достижений. Например, темп роста (Q_u) общей выручки транспортного предприятия от оказания транспортных услуг, соответствующий АКИС, темп роста отношения прибыли АК к общему объему транспортных услуг (Φ) к общему объему IS ((ИСф), прибыль от транспортных услуг в АК (Φ) занимает четвертое место по темпам роста уровня затрат (X_p).

Таблица 7

Сравнительный анализ позиций рейтинга пяти транспортных компаний по экономическому потенциалу¹⁵

№	Показатели	АО «QIZILQUMSEMENT»	ООО «3-AVTOBUS SAROYI»	ООО «AVTOTRANSPORT ENERGO»	ООО «CHIRCHIQ AVTOBUS»	ООО «САРБОН»
1.	Темп роста увеличения количества пассажиров на АКИС (Йс), %	0,479 /5	0,849 /2	0,846 /3	0,867 /1	0,837 /4
2.	Темп роста суммы затрат (ИСхс), соответствующая АКИС, %	0,888 /2	0,88 1/3-4	0,850 /5	0,897 /1	0,881 /3-4
3.	Темп роста общего объема груза, перевезенного в АКИС (ЮСхс), %	1,548 /1	1,328 /2	1,090 /5	1,241 /3	1,126 /4
4.	Темп роста общей выручки от оказания транспортных услуг соответствующий АКИС (Qy), %	0,965 /3	0,993 /2	1,160 /1	0,963 /4	0,942 /5
5.	Темп роста коэффициента общей ЭП (доходности ЭП) выручка от услуг, оказываемых АК (Д) (ИСдух), %	0,950 /4	1,034 /2	0,946 /5	1,054 /1	0,982 /3
6.	Темп роста отношения выручки АК от оказания транспортных услуг (Д) к объему затрат (ИСдх), %	0,760 /5	0,780 /4	0,810 /2	0,796 /3	0,819 /1
7.	Темпы роста отношения (рентабельности) прибыли АК от оказания транспортных услуг (Ф) к общему объему ЭП (ИСф), %	0,967 /5	1,011 /2-3	1,027 /1	1,003 /4	1,011 /2-3
8.	Темп роста общего объема груза, перевезенного в АКИС (Юх), %	0,622 /5	0,703 /4	0,831 /3	0,839 /2	0,857 /1
9.	Скорость увеличения уровня прибыли (Ф), связанная со стоимостью транспортных услуг в АК (Хр), %	0,740 /5	0,818 /3	0,857 /1	0,810 /4	0,825 /2
10.	Общий объем индикаторов, относящихся к АКИС ($\sum_{k=1}^n$ Ис;)	7,919	8,397	8,417	8,470	8,280
11.	Средний рейтинг ЭП автотранспортного предприятия ($1/n \sum_{k=1}^n$ Ис ;)	0,880	0,933	0,935	0,941	0,920
12.	Позиции транспортных предприятий в рейтинге ЭП	5	2	3-4	1	3-4
	При обнаружении в предыдущем методе	5	3	2	1	4

Необходимо разработать меры по улучшению таких показателей и принять соответствующие управленческие решения. Второе место заняло ООО «3-AVTOBUS SAROYI». Третье и четвертое места на этот раз у ООО «AVTOTRANSPORT ENERGO», ООО «Сарбон» в городе Бекабад. Наконец, АО «QIZILQUMSEMENT» снова заняло пятое место из пяти предприятий.

¹⁵ Расчитано автором.

Такая ситуация может быть тщательно изучена и приняты соответствующие управленческие решения, могут быть составлены «Дорожные карты» и соответственно реализованы на практике.

Показатель рейтинга не только определяет позиции предприятий, но и помогает выявить внутренние возможности, имеющиеся у этих предприятий. Например, из этих 5 автотранспортных предприятий одно предприятие заняло первое место. Распространяя этот опыт и применяя его на других предприятиях, можно повысить общую эффективность отрасли.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате исследования, проведенного с целью совершенствования анализа эффективности экономического потенциала предприятий и оценки рейтинга, сформированы следующие выводы:

1. В результате анализа эффективности экономического потенциала предприятий и изучения путей повышения рейтинга разработаны определения понятий «рейтинг предприятия», «экономический потенциал автотранспортных предприятий», «транспортные услуги», «пассажирские услуги», «эффективность пассажирских услуг».

2. В результате исследования обосновано целесообразность определения рейтинга экономического потенциала автотранспортных предприятий на основе коэффициента обоснованности показателей «количество легковых автомобилей», «средняя вместимость легковых автомобилей» и «количество водителей».

3. На основе общих показателей эффективности автотранспортных предприятий и их специфики оказания услуг пассажирского транспорта разработаны способы их определения и внедрены в деятельность транспортных предприятий.

4. Факторы, влияющие на изменение эффективности экономического потенциала автотранспортных предприятий, разделены на три группы, методика их выявления и анализа с использованием мультипликативной модели экономического анализа с применением метода индекса и цепной замены и разработаны пути определения влияния группы факторов (уровень охвата населения пассажирами, уровень охвата пассажиропотока населением региона, производительность труда сотрудников, занимающихся пассажирскими перевозками, уровень укомплектованности каждого автобуса), связанных с численностью населения региона и численностью занятых в пассажирских перевозках.

5. Определены рейтинги по десяти показателям, относящимся к эффективности, доходности и рентабельности экономического потенциала автотранспортных предприятий в отдельных организациях, а также разработаны способы сравнения их позиций и выявления внутренних возможностей. По результатам рейтинга также показаны способы принятия оптимальных управленческих решений для повышения эффективности в отрасли.

6. Разработана методика определения рейтинга по восьми показателям, отражающим мобильность и производительность труда на автотранспортных предприятиях (коэффициент текучести сотрудников, объем услуг, оказанных транспортным предприятием, производительность труда транспортников, объем продукции (работ, услуг), полученной по производительности труда, прибыли транспортного предприятия, полезности рабочей силы, количество вновь созданных рабочих мест и его доля в общей численности занятых).

7. Уточнена классификация, состоящая из 6 групп по социально-экономическому содержанию всех услуг, оказываемых населению и виды услуг, касающиеся их и освещена роль услуг, предоставляемых автомобильным транспортом.

8. В результате исследования выявлена роль изменений в секторе автомобильного транспорта, который предоставляет грузовые и пассажирские услуги, в экономике страны на основе данных за несколько лет и изучена тенденция их изменения, и определено, что услуги, предоставляемые автотранспортными предприятиями, имеют тенденцию к снижению.

9. Показана и обоснована система показателей, используемых при определении рейтинга мобильности и производительности труда работников транспортных предприятий, и через них способы расчета в этом направлении.

**SCIENTIFIC COUNCIL DSc.03/10.12.2019.I.16.01
FOR THE AWARD OF SCIENTIFIC DEGREES
AT TASHKENT STATE UNIVERSITY OF ECONOMICS**

TASHKENT STATE UNIVERSITY OF ECONOMICS

MAHKAMBOYEV KOMIL ABDULKHAKOVICH

**IMPROVING EFFICIENCY ANALYSIS AND RATING ASSESSMENTS
OF THE ECONOMIC POTENTIAL OF ENTERPRISES**

08.00.08 – Accounting, economic analysis and audit

ABSTRACT

of the dissertation of the doctor of philosophy (PhD) on economic sciences

Tashkent - 2021

The topic of the Doctor of Philosophy (PhD) dissertation of registered in the Higher Attestation Commission under the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan under number B2020.1.PhD/Iqt1241.

The dissertation was completed at the Tashkent State University of Economics

The dissertation abstract is available in three languages (Uzbek, Russian, English (resume)) on the website of the Academic Council (www.tseu.uz) and on the website of educational information network «ZiyoNet» (www.ziynet.uz).

Scientific consultant: **Pardaev Mamayunus Karshiboevich**
doctor of economic sciences, docent

Official opponents: **Rizaev Nurbek Kadirovich**
doctor of economic sciences, professor

Babakhalov Norbuta Eshnazarovich
doctor of economic sciences, docent

Leading organization: **National Association of Accountants and Auditors of Uzbekistan**

The defense of the dissertation will take place 15 10 2021 ^{10⁰⁰} at the meeting of scientific council awarding scientific №DSc. 03/10.12.2019.I.16.01 of the Tashkent state university of economics. (Address: 100066, Tashkent city, Islam Karimov Street, 49. Tel.: (99871) 239-28-72; fax: (99871) 239-28-72; e-mail: info@tsue.uz).

The doctoral dissertation can be reviewed at the Information Recourse Centre of the Tashkent state university of Economics (is registered № 991 Address: 100066, Tashkent city, Islam Karimov street, 49. Tel.: (99871) 239-28-72; e-mail: info@tsue.uz).

Abstract of dissertation sent out on «15 10» 2021 y.
(mailing report № 34 on «15 10» 2021 y.



N.H. Jumaev
Chairman of the scientific council awarding scientific degree, doctor of economics sciences, professor

B.T. Berdiyarov
Scientific secretary of the scientific council awarding scientific degree, doctor of economic science, docent

S.K. Khudaykulov
Chairman of the academic seminar under the scientific council awarding scientific degree, doctor of economics sciences, docent

INTRODUCTION (abstract of the thesis of the Doctor of Philosophy (PhD))

The purpose of the study is to develop proposals and recommendations for improving the assessment of the analysis and rating of the economic potential of enterprises.

The object of the research work was selected the activities of business entities providing services in the field of road transport.

The subject of the research is the effectiveness of economic relations, achievements in the process of improving the analysis and evaluation of the effectiveness of economic potential.

The scientific novelty of the study is as follows:

it is proposed to include “energy (fuel) efficiency”, “material efficiency”, “labor profitability” and “the number of passengers per unit of time per bus” in the efficiency indicators of the transportation process at road transport enterprises;

improved performance indicators, allowing to determine the economic potential of road transport enterprises by the population of the region and the number of people employed in passenger transportation ("passenger turnover", "passenger turnover", "productivity of employees engaged in passenger transportation" and "staffing level of each bus");

it is proposed to determine the average rating of the economic efficiency of road transport enterprises based on the aggregation of positions in the rating for each indicator of the enterprise to determine the value of the rating indicators;

the expediency of determining the rating of the economic potential of motor transport enterprises on the basis of the coefficient of substantiation of the indicators "the number of cars", "the average capacity of cars" and "the number of drivers" has been substantiated.

Implementation of research results. Based on the scientific results obtained in the analysis of the effectiveness of the economic potential of enterprises and ways to improve the rating:

the proposal to include the indicators "energy (fuel) efficiency", "efficiency of materials", "efficiency of labor costs" and "the number of passengers per bus at a time" in the structure of efficiency indicators used in the process of transportation at road transport enterprises was adopted by JSC "Toshshahartranskhizmat" for implementation at practice (certificate No. 2-16 / 85 of Toshshahartranskhizmat JSC of the Tashkent city khokimiyat dated April 5, 2021). As a result of the implementation of this proposal, it became possible to analyze the activities of motor transport enterprises, including indicators of their economic potential, and on this basis to make economically sound management decisions;

performance indicators that allow determining the economic potential of road transport enterprises by the population of the region and the number of people employed in passenger transportation are adopted by Toshshahartranshizmat JSC (certificate No. 2-16 / 85 of Toshshahartranskhizmat JSC of the Tashkent city khokimiyat dated April 5, 2021). As a result of the implementation of this

recommendation, an opportunity has been created to determine the internal possibilities of increasing the efficiency of the economic potential of motor transport enterprises, to realistically assess the influence of each factor and to make effective management decisions based on them;

a proposal to determine the rating of the economic efficiency of road transport enterprises based on the aggregation of seats for each indicator of the enterprise was accepted for implementation by Toshshahartranskhizmat JSC (reference No. 2-16 / 85 of Toshshahartranskhizmat JSC of the Tashkent city khokimiyat dated April 5, 2021). The rating of indicators related to the efficiency, profitability and profitability of the economic potential of road transport enterprises is determined in individual organizations, and an opportunity has been created for a comparative analysis of their positions;

the proposal for determining the rating of the economic potential of road transport enterprises based on the coefficient of the essence of the indicators "number of cars", "average capacity of cars" and "the number of drivers" was accepted by JSC "Toshshahartranskhizmat" (reference No. 2-16 / 85 JSC "Toshshahartranskhizmat" of the Tashkent city administration dated April 5, 2021). As a result of the implementation of this proposal, an opportunity has been created to determine the rating of each enterprise in terms of economic potential among highly competitive enterprises in today's intense competition.

Approbation of research results. The main results of the dissertation were discussed at 2 republicans and 2 international scientific and practical conferences.

Publication of research results. In total, 10 scientific papers were published on the topic of the dissertation, including 6 articles (4 national and 2 foreign journals) in scientific publications recommended for publication of the main scientific results of doctoral dissertations of the Higher Attestation Commission of the Republic of Uzbekistan.

The structure and scope of the dissertation. The thesis consists of an introduction, 3 chapters, conclusion, list of used literature and applications. The volume of the thesis is 120 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLICATIONS

I бўлим (I часть; part I)

1. Makhkamboyev K.A. Theoretical issues of the “economic potential” concept and its structural composition // «International Journal of Research in social sciences» Volume-10, Issue-01, January 2020. 174-182 pages. (SJIF: 7.081; №5 GIF-7.119).

2. Махкамбоев К.А. Автотранспорт корхоналари иқтисодий салоҳияти кўрсаткичлар бўйича рейтинг натижасининг қиёсий таҳлили // Иқтисодиёт ва таълим. 2021. – №1. – 217-220 б. (08.00.00; №11).

3. Махкамбоев К.А. Корхоналар рейтингини аниқлаш йўллари ва унда қўлланиладиган кўрсаткичлар тизими // Сервис. 2019. – №3. – 175-179 б. (08.00.00; №20).

4. Махкамбоев К.А. Автотранспорт корхоналари иқтисодий салоҳияти самарадорлиги ўзгаришига таъсир қилувчи омилларни аниқлаш ва таҳлил қилиш йўллари. // Логистика ва иқтисодиёт. 2021. №1-сон. – 210-219 б. (08.00.00; ОАК раёсатининг 2021 йил 27-февралдаги 293/6-сон қарори).

5. Махкамбоев К.А. Мамлакат иқтисодиётида автомобиль транспорти хизматларини кўрсатувчи корхоналарнинг ўрни ва уларнинг иқтисодий салоҳияти самарадорлигини оширишнинг назарий масалалари // Транспорт соҳасини ривожлантириш истиқболлари: муаммолар ва уларни бартараф этиш йўллари. Республика илмий-амалий конференция материаллари тўплами. – Т.: 2021. – 61-65 б.

6. Махкамбоев К.А. Ўзбекистонни инновацион ривожлантиришда транспорт корхоналари томонидан кўрсатиладиган хизматлар самарадорлигининг назарий масалалари // “Ўзбекистонни 2030 йилгача инновацион ривожлантириш: янги молия архитектураси” Халқаро илмий-амалий анжумани материаллари тўплами. – Т.: 2020. – 178-181 б.

7. Махкамбоев К.А. Автотранспорт корхоналари иқтисодий салоҳияти самарадорлигини таҳлил қилишда рейтингни ҳисоблаш йўллари // Рақамли иқтисодиётга ўтиш даврида бухгалтерия ҳисоби ва аудитни халқаро стандартларга мувофиқлаштириш масалалари. Халқаро илмий-амалий конференция материаллари. – Т.: 2020. – 116-120 б.

8. Махкамбоев К.А. Автомобил транспорти соҳасида иқтисодий салоҳият самарадорлигини оширишнинг назарий масалалари // Ўзбекистон Республикасида аудит, бухгалтерия ҳисобини ривожлантириш ва МҲХСни қўллашнинг долзарб масалалари. Республика онлайн илмий-амалий конференция материаллари тўплами. – Т.: – 182-185 б.

II бўлим (II часть; part II)

1. Makhkamboyev K.A. Ways to calculate on the efficiency rating of economic power of motor transport enterprises. // American Journal of Economics and Business Management (AJEBM) USA Volume-3, AJEBM, Vol. 3, No. 5, November –December 2020 y. 208-217 pages.

2. Махкамбоев А.Т., Махкамбоев К.А. Автотранспорт корхоналарининг иқтисодий салоҳияти таркибидаги меҳнат ресурслари самарадорлигини ифодаловчи кўрсаткичлар таҳлили. // Актуар молия ва бухгалтерия ҳисоби илмий журнали. 1-сон, 2021й. ISSN:2181-1865.

3. Махкамбоев К.А. Саноат корхоналарида тайёр маҳсулот ишлаб чиқариш харажатлари аудитини ташкил қилиш. // Иқтисодиётни модернизациялаш шароитида интеллектуал капитал ҳисоби услубиятини такомиллаштириш. Республика илмий-амалий конференцияси. – Т.: 2016 й. – 73-77 б.

Автореферат ТДИУ Таҳририят бўлимида таҳрирдан ўтказилди.

Босишга рухсат этилди: 30.09.2021 йил.
Бичими 70x84 ¹/₁₆, «Times New Roman»
гарнитурда рақамли босма усулида босилди.
Шартли босма табағи: 3,6. Адади 100. Буюртма № 187.
Тел (99) 832 99 79; (97) 815 44 54.
Гувоҳнома reestr № 10-3279
“IMPRESS MEDIA” МЧЖ босмаҳонасида чоп этилган.
100031, Тошкент ш., Яккасарой тумани, Қушбеги кўчаси, 6-уй