

TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI

**Qo`lyozma huquqida
UDK: 336.5:336 (575.1)**

MIRKASIMOV JAXONGIR MIRMUXSINOVICH

**LOGISTIK KORXONALARDA BUXGALTERIYA HISOBI VA
IQTISODIY TAHLILNI TAKOMILLASHTIRISH**

08.00.08 – «Buxgalteriya hisobi, iqtisodiy tahlil va audit»

**Iqtisodiyot fanlari bo`yicha falsafa doktori (Dostor of Philosophy)
ilmiy darajasini olish uchun tayyorlangan
DISSERTATSIYA**

**Ilmiy rahbar:
i.f.d., professor M.B. Kalonov**

Toshkent-2023-yil

MUNDARIJA

KIRISH.....	3
I BOB. LOGISTIKA TIZIMI VA UNDA BUXGALTERIYA HISOBI HAMDA IQTISODIY TAHLILNI TASHKIL ETISH ZARURIYATI.....	11
1.1-§. O`zbekiston Respublikasida transport logistikasining rivojlanish iqtiqbollari.....	11
1.2-§. Logistika korxonalarini faoliyat yo`nalishlari va ularda hisob yuritishning zaruriyati.....	24
1.3-§. Logistik korxonalarda iqtisodiy tahlilni tashkil qilishning nazariy-uslubiy asoslari.....	41
Birinchi bob bo`yicha xulosa.....	49
II BOB. LOGISTIK KORXONALARDA BUXGALTERIYA HISOBI VA IQTISODIY TAHLILNI TASHKIL ETISH AMALIYOTI.....	52
2.1-§. Logistik korxonalarda buxgalteriya hisobini tashkil qilishning uslubiy asoslari.....	52
2.2-§. Logistik korxonalarda buxgalteriya hisobini yuritish amaliyoti.....	64
2.3-§. Logistik korxonalarda iqtisodiy tahlilni tashkil qilish.....	74
Ikkinchi bob bo`yicha xulosa.....	84
III BOB. LOGISTIK KORXONALARDA BUXGALTERIYA HISOBI VA IQTISODIY TAHLILNI TAKOMILLASHTIRISH.....	87
3.1-§. Logistik korxonalarda buxgalteriya hisobini takomillashtirish.....	87
3.2-§. Logistik korxonalarda iqtisodiy tahlilni takomillashtirish.....	95
Uchinchi bob bo`yicha xulosa.....	112
XULOSA.....	114
FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO`YXATI.....	121

KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati. Jahon miqyosida tovarlarni xarid qilish va iste'mol qilish punktlari orasidagi masofa ortib borayotganligi sababli, logistika sanoati raqobatning muhim vositasi sifatida namoyon bo'lmoqda, bu esa o'z navbatida, ayniqsa rivojlangan mamlakatlarda sanoatga bo'lgan qiziqishni oshirmoqda. "Sanoat AQSH va Evropa yalpi ichki mahsulotida salmoqli ulushga ega. Bundan tashqari, Osiyo global savdo markaziga aylangani va jahon savdosi hajmi 27 trillion dollardan oshgani sababli, logistika sanoati jadal o'sish tendentsiyasiga ega"¹. XXI asrda logistika sanoati mikrobiologiya va gen texnologiyasi bilan bir qatorda uchta eng muhim sohalardan biri hisoblanadi. To'g'ridan-to'g'ri iqtisodiy o'sishni oshirish, yashash narxini pasaytirish va mamlakatning xalqaro raqobatbardoshligini oshirishga logistika ta'sirining salmog'i oshib bormoqda.

Jahonda globallashtirish va xalqaro raqobat kuchayib borayotgan sharoitda logistik korxonalarda buxgalteriya hisobi va tahlilini samarali tashkil etishga yo'naltirilgan ilmiy tadqiqotlar olib borilmoqda. Logistika va transport kompaniyalari faoliyatining xalqaro moliyaviy hisobot standartlariga (MHXS) muvofiqligini ta'minlash, logistika kompaniyalarida pul oqimlari to'g'risidagi hisobotlar, prognozlar va daromadlar to'g'risidagi hisobotlarni tez vaqt oralig'ida tayyorlanishini tashkil etish, logistika korxonalarini xalqaro moliyaviy hisobot standartlariga o'tkazish, buxgalteriya hisobining eng zamonaviy dasturlaridan foydalanish, logistika korxonalarining moliyaviy faoliyatiga ta'sir etuvchi omillarni o'rganish kabi masalalar bu boradagi ilmiy tadqiqotlarning ustuvor yo'nalishlaridan hisoblanadi.

O'zbekistonda transport logistikasiga oid olib borilayotgan islohotlarning ko'lamini va sifatini yildan yilga oshib bormoqda. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-yanvardagi PF-60-son "2022-2026-yillarga mo'ljallangan yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to'g'risida"gi

¹ Sevgi Sezer, Tezcan Abasiz. The impact of logistics industry on economic growth: an application in oecd countries. Sezer and Abasiz / Eurasian Journal of Social Sciences, 5(1), 2017, 11-23

farmonida “Transport va logistika xizmatlari bozori va infratuzilmasini rivojlantirish doirasida yuk tashish xarajatlarini 30 foizgacha kamaytirish, mavjud konteyner terminallarini davlat-xususiy sheriklik asosida rivojlantirish hamda temir yo`lda konteyner tashishlar ulushini kamida 2 barobarga oshirish²” kabi vazifalar belgilab berilgan. Yuqoridagi vazifalar ijrosini ta’minlash bir qismi sifatida logistik korxonalarda buxgalteriya hisobini to`g`ri tashkil etish va uning tahlilini takomillashtirishga bo`lgan zarurat mazkur sohani ilmiy, uslubiy va huquqiy asoslarini zamon talablariga mos ravishda rivojlantirishni taqozo qilmoqda.

O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-yanvardagi PF-60-son “2022-2026-yillarga mo`ljallangan yangi O`zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to`g`risida”, 2019-yil 1-fevraldagi PF-5647-son «Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to`g`risida»gi farmonlari, 2017-yil 2-dekabrda PQ-3422-son «2018-2022-yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo`nalishlarini diversifikatsiyalash choratadbirlari to`g`risida», 2018-yil 6-martdagi PQ-3589-son «Avtomobil transportini boshqarish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to`g`risida», 2019-yil 6-martdagi PQ-4230-son «Yuk va yo`lovchi tashish tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to`g`risida»gi qarorlari hamda sohaga oid boshqa me’yoriy hujjatlarda ko`rsatilgan vazifalarni amalga oshirishga mazkur dissertatsiya tadqiqoti muayyan darajada xizmat qiladi.

Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining ustuvor yo`nalishlariga mosligi. Mazkur dissertatsiya tadqiqoti respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining I. “Demokratik va huquqiy jamiyatni ma’naviy-axloqiy va madaniy rivojlantirish, innovatsion iqtisodiyotni shakllantirish” ustuvor yo`nalishiga muvofiq bajarilgan.

Muammoning o`rganilganlik darajasi. Logistik korxonalarda hisob ishlari va iqtisodiy tahlilni tashkil etishning nazariy va amaliy jihatlarini o`rganish

² O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-yanvardagi PF-60-son “2022-2026-yillarga mo`ljallangan yangi O`zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to`g`risida”gi farmoni

yuzasidan ko`plab xorijlik olimlar, jumladan, A.Marshall, M.Porter, M.Enrayt, De Propriis L. Driffield N, P.Maskell, M.Lorentsen, M.Storper, J.Danning, K.Brimen, Shmit, J.Xamfrilar B.O.Lundval', B.Yonson, B.Asxaym, A.Izakson, E.Bergman, E.Fezer ish olib borishgan. MDH olimlaridan V.P.Tretyak, A.A.Migranyan, G.B.Kleyner, R.M.Kachalov, N.B.Nagrudnaya, I.V.Pilipenko, T.V.Tsixan va A.A. Polidilar³ muhim hissa qo`shishgan.

O`zbekistonlik iqtisodchi olimlar tomonidan yaratilayotgan darslik, monografiya va o`quv qo`llanmalar, shuningdek chop etilayotgan ilmiy maqola va tezislarda logistik korxonalarda hisob ishlari va iqtisodiy tahlilni tashkil etish qisman o`rganilgan. A.T.Abdukarimov, M.Q.Pardaev, K.B.O`razov, A.K.Ibragimov, A.A.Karimov, K.R.Xotamov, B.A.Xasanov, M.B.Kalonov, S.N.Tashnazarov, N.E.Babaxalov, M.Yu.Raximov, Sh.T.Ergashev, N.Kalandarovalarning asarlarida logistik korxonalarda hisob va iqtisodiy tahlilni tashkil etishning nazariy va uslubiy jihatlarini takomillashtirish muammolari o`rganilgan⁴.

Yuqorida qayd etilgan iqtisodchi olimlarning ilmiy asarlarida aynan logistik korxonalarda hisob ishlari va iqtisodiy tahlilni tashkil etishning nazariy va uslubiy muammolari alohida tadqiqot obyekti qilib olinmagan, amaldagi me'yoriy hujjatlarning iqtisodiyotni modernizatsiyalash sharoitiga muvofiq o`zgarib borishini hisobga olgan holda mukammal o`rganilmagan.

³ Alfred Marshall. English Political Economy. (New York and London: G.P Putnam Son's, 1885).; Портер М. (1998) Международная конкуренция/Пер.с англ.-М.: «Международные отношения»-с. 398.; Enright, M. J. Survey on the Characterization of Regional Clusters: Initial Results. - Working Paper, Institute of Economic Policy and Business Strategy: Competitiveness Program, University of Hong Kong, Sun Hung Kai, 2000-21 p.; De Propriis L., Driffield N. The importance of clusters for spillovers from foreign direct investment and technology sourcing // Cambridge Journal of Economics. 2006. - Vol.30. - P. 277-291. Bergman E., Feser E. Industrial and Regional Clusters: Concepts and Comparative Applications <http://www.rri.wvu.edu/WebBook/Bergman-Feser/chapter3.htm>.; Третьяк В.П. Кластеры предприятий (Монография Изд. 3-е) М.,2011 с.352-359.; Мигранян, А.А. Теоретические аспекты формирования конкурентоспособных кластеров в странах с переходной экономикой Текст. / А.А. Мигранян. // Вестник КPCY, т. 2. 2002.; Клейнер Г.Б., Качалов Р.М., Нагрудная Н.Б. Синтез стратегии кластера на основе системно-интеграционной теории//Отраслевые рынки. -2008. -№5-6(18).; Пилипенко И.В. Конкурентоспособность стран и регионов в мировом хозяйстве: теория, опыт малых стран Западной и Северной Европы, М, 2005. С.491-502.; Цихан, Т.В. Кластерная теория экономического развития/Т.В. Цихан//Теория и практика управления. - 2003. - №5. - С. 40.; Pardaev M.Q. Iqtisodiy tahlil nazariyasi. – Samarqand.: Zarafshon, 2001. – 272 b.; Xasanov B.A., Xashimov A.A. Boshqaruv hisobi. Darslik. –Toshkent: IQTISOD-MOLIYA, 2005. – 308 b. O`razov K.B. Iqtisodiyotni erkinlashtirish sharoitida buxgalteriya hisobining kontseptual masalalari. – Toshkent: Fan, 2005. – 236 . Tashnazarov S.N. Moliyaviy hisobotning nazariy va metodologik asoslarini takomillashtirish. Monografiya.- Publisher SIA Omni Scriptum Publishing. Globe Edit Publishing house. 2018. 280 p. ISBN-13:978-613-8-24050-1https://www.morebooks.shop/bookprice_offer.

Umuman olganda, logistik korxonalarda hisob ishlari va iqtisodiy tahlilni tashkil etishning dolzarbligi, iqtisodiy adabiyotlarda etarli darajada tadqiq qilinmaganligi bu sohada chuqur ilmiy izlanishlar olib borishni taqozo etadi. Yuqoridagi xorijiy tadqiqotchilar hamda mamlakatimiz olimlari tomonidan olib borilgan ilmiy ishlanmalarda logistik korxonalarda hisobni yuritish va tahlilni tashkil etish masalasi alohida ilmiy tadqiqot mavzusi sifatida tanlab olinmagan. Bu esa bugungi kun talablariga javob beradigan ilmiy tadqiqot ishlarini olib borishni taqozo etib, muammoning nazariy va amaliy jihatdan hal qilinishi mazkur ishning dolzarbligini belgilaydi.

Dissertatsiya tadqiqotining oliy ta'lim muassasasi ilmiy tadqiqot ishlari rejalari bilan bog`liqligi. Mazkur dissertatsiya tadqiqoti Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti ilmiy tadqiqot ishlari rejasiga muvofiq FM-6-son «O`zbekiston iqtisodiyotini modernizatsiyalash sharoitida buxgalteriya hisobi, iqtisodiy tahlil, audit va statistika sohalari taraqqiyotini kontseptual yo`nalishi» mavzusidagi loyiha doirasida bajarilgan.

Tadqiqotning maqsadi logistik korxonalarda buxgalteriya hisobi va iqtisodiy tahlilni takomillashtirish bo`yicha ilmiy taklif va amaliy tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

Tadqiqotning vazifalari:

logistik korxonalarda buxgalteriya hisobini yuritishning o`ziga xosligi hamda hisobni yuritishda buxgalteriya axborotining zaruriyatini asoslash;

logistik korxonalar debitorlik va kreditorlik qarzlari hisobini takomillashtirish bilan bog`liq takliflar ishlab chiqish;

logistik korxonalar xizmat safari bilan bog`liq xarajatlar hisobini tadqiq qilish asosida ularni takomillashtirish bo`yicha takliflar ishlab chiqish;

logistik korxonalarda yoqilg`i-moylash materiallari hisobini yuritishni takomillashtirishga oid taklif va tavsiyalar berish;

logistik korxonalarda xususiy kapital hisobi va tahlilini takomillashtirish bilan bog`liq takliflar ishlab chiqish;

logistik korxonalar iqtisodiy tahlilini takomillashtirish yuzasidan takliflar shakllantirish.

Tadqiqotning obyekti sifatida logistika sohasida faoliyat yuritayotgan xo`jalik yurituvchi subyektlar buxgalteriya hisobi ma'lumotlari olingan.

Tadqiqotning predmeti logistik korxonalarda buxgalteriya hisobini yuritish va iqtisodiy tahlilni tashkil etish jarayoni hisoblanadi.

Tadqiqotning usullari. Dissertatsiyada guruhlash, taqqoslash, induksiya va deduktsiya, analiz va sintez, iqtisodiy-statistik tahlil kabi usullardan foydalanilgan.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

asosiy faoliyati logistik xizmat ko`rsatish bo`lgan xo`jalik yurituvchi subyektlar uchun xarajatlar hisobini korxonaning umumiy xarajatlarini uning faoliyati bilan bog`liq bo`lgan va bog`liq bo`lmagan xarajatlar guruhlariga ajratgan holda yuritish orqali takomillashtirish taklifi asoslangan;

logistik korxonalarda debitorlik qarzlarni hisobga oluvchi schyotlarni debitorlik qarzlari va da`volar bo`yicha olinadigan schyotlar guruhiga ajratgan holda yuritish orqali mahsulotni etkazib berishda debitorlik qarzining paydo bo`lishi va xizmat ko`rsatilgandan keyin korxonaga qaytarishga ko`ra debitorlik qarzlarni aniq yuritish imkoniyati yaratilgan;

bir necha mamlakatlardan yoqilg`i-moylash materiallari xarid qiluvchi logistik korxonalarda 1031 – “Korxonada omboridagi yoqilg`i-moylash materiallari” hamda 1032 – “Korxonadan tashqaridan xarid qilingan yoqilg`i-moylash materiallari” schyotlarini qo`llash asosida yoqilg`i-moylash materiallari buxgalteriya hisobining to`liq va aniq yuritilishini ta`minlash asoslangan;

logistik korxonalarda xususiy kapitalning joriy yildagi rentabelligini hisoblashda o`tgan yillarda ko`rilgan zararni inobatga olmaslik orqali korxonaning joriy davrdagi xususiy kapitalidan foydalanishning real darajasini aniqlash taklifi asoslangan.

Tadqiqotning amaliy natijasi quyidagilardan iborat:

logistik korxonalarda buxgalteriya hisobini yuritishning o`ziga xosligi hamda hisobni yuritishda buxgalteriya axborotining zaruriyati asoslangan;

logistik korxonalar xizmat safari bilan bog`liq xarajatlar hisobini tadqiq qilish asosida ularni takomillashtirish bo`yicha takliflar ishlab chiqilgan;

logistik korxonalarda boshqa mamlakatlardan xarid qilingan yoqilg`i-moylash materiallari turli valyuta birliklari va kurslarda xarid qilinishi inobatga olib, yoqilg`i-moylash materiallar korxonaga kirim qilish sanasidagi kurs bo`yicha qayta baholangan holda so`mga aylantirilib, buxgalteriya hisobida hisobga olinishi taklif etilgan;

xususiy kapital joriy yildagi rentabelligini aniqlashda o`tgan yillarda ko`rilgan zarar inobatga olinmasligi taklifi ishlab chiqilgan.

Tadqiqot natijalarining ishonchiligi Tadqiqot natijalarining ishonchiligi tadqiqot jarayonida fanda tan olingan yondashuv va usullardan foydalanilganligi, undagi ma`lumotlarning rasmiy manbalardan, jumladan, O`zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo`mitasi ma`lumotlaridan, logistik korxonalarining hisob va hisobot ma`lumotlaridan olinganligi hamda tegishli xulosa va takliflarning amaliyotda joriy etilgani bilan belgilanadi.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati unda ishlab chiqilgan ilmiy taklif va xulosalardan logistik korxonalarda buxgalteriya hisobiga oid nazariy-uslubiy asoslarni takomillashtirish, mazkur muammoga oid ilmiy tadqiqotlarning metodologik bazasini yanada boyitishda foydalanish mumkinligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining amaliy ahamiyati unda asoslangan xulosalar, ishlab chiqilgan taklif va tavsiyalardan logistik korxonalarda hisob yuritishni, buxgalteriya hisobini yuritishga doir idoraviy va tarmoq dasturlarini, me`yoriy-uslubiy ishlanmalarni, logistik korxonalarda hisobni tartibga solish usul va vositalarini yanada takomillashtirishda foydalanish mumkinligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. Logistik korxonalarda buxgalteriya hisobini yuritish va iqtisodiy tahlilni tashkil etishni takomillashtirish bo`yicha olingan ilmiy natijalar asosida:

asosiy faoliyati logistik xizmat ko`rsatish bo`lgan xo`jalik yurituvchi subyektlar uchun xarajatlar hisobini korxonaning umumiy xarajatlarini uning

faoliyati bilan bog`liq bo`lgan va bog`liq bo`lmagan xarajatlar guruhlariga ajratgan holda yuritish orqali takomillashtirish taklifidan O`zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tomonidan tarmoq korxonalarini hisob siyosatini ishlab chiqishda foydalanilgan (O`zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2022-yil 18-iyuldagi 2/4236-son ma`lumotnomasi). Mazkur ilmiy yangilikning amaliyotga joriy etilishi natijasida tarmoq korxonalarida qilingan xarajatlarni aniq yirik guruhlarga ajratgan holda yuritish, korxonaning faoliyati bilan bog`liq bo`lgan va bog`liq bo`lmagan xarajatlarni tahlil qilish orqali xarajatlardan samarali foydalanish imkoni yaratilgan;

logistik korxonalarda debitorlik qarzlarni hisobga oluvchi schyotlarni debitorlik qarzlari va da`volar bo`yicha olinadigan schyotlar guruhiga ajratgan holda yuritish orqali mahsulotni etkazib berishda debitorlik qarzining paydo bo`lishi va xizmat ko`rsatilgandan keyin korxonaga qaytarishga ko`ra debitorlik qarzlarni aniq yuritish taklifidan O`zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tomonidan tarmoq korxonalarini hisob siyosatini ishlab chiqishda foydalanilgan (O`zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2022-yil 18-iyuldagi 2/4236-son ma`lumotnomasi). Mazkur ilmiy yangilikning amaliyotga joriy etilishi natijasida tarmoq korxonalarini tomonidan logistik xizmatini ko`rsatishda mahsulotni etkazib berishda debitorlik qarzining paydo bo`lishi va xizmat ko`rsatilgandan keyin korxonaga qaytish hamda debitorlik qarzining tan olinishi yoki axborot texnologiyalaridan foydalangan holda debitorlik qarzlarni aniq yuritish imkoniyati yaratilgan;

bir necha mamlakatlardan yoqilg`i-moylash materiallari xarid qiluvchi logistik korxonalarida 1031 – “Korxonada omboridagi yoqilg`i-moylash materiallari” hamda 1032 – “Korxonadan tashqaridan xarid qilingan yoqilg`i-moylash materiallari” schyotlarini qo`llash asosida yoqilg`i-moylash materiallari buxgalteriya hisobining to`liq va aniq yuritilishini ta`minlash taklifidan O`zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tomonidan tarmoq korxonalarini hisob siyosatini ishlab chiqishda foydalanilgan (O`zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2022-yil 18-iyuldagi 2/4236-son ma`lumotnomasi). Mazkur ilmiy

yangilikning amaliyotga joriy etilishi natijasida mamlakatimiz va xorijdan yoqilg`i-moylash materiallari xarid qilinishi va uning buxgalteriya hisobida aks ettirilishiga oid muammolarni bartaraf etib, ular hisobining to`liq va aniq yuritilishini ta`minlash imkonini bergan;

logistik korxonalarda xususiy kapitalning joriy yildagi rentabelligini hisoblashda o`tgan yillarda ko`rilgan zararni inobatga olmaslik orqali korxonaning joriy davrdagi xususiy kapitalidan foydalanishning real darajasini aniqlash taklifi taklifidan O`zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tomonidan tarmoq korxonalari hisob siyosatini ishlab chiqishda foydalanilgan (O`zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2022-yil 18-iyuldagi 2/4236-son ma`lumotnomasi). Mazkur ilmiy yangilikning amaliyotga joriy etilishi natijasida oldingi yillardagi zararlar xususiy kapital rentabelligini aniqlashda hisobga olinmasligi korxonaning joriy davrdagi xususiy kapitalidan foydalanishning real darajasini ko`rsatish imkonini yaratgan.

Tadqiqot natijalarining aprobatyasi. Mazkur tadqiqot natijalari 2 ta xalqaro, 3 ta respublika ilmiy-amaliy anjumanlarida muhokamadan o`tkazilgan va ijobiy xulosa olingan.

Tadqiqot natijalarining e`lon qilinish. Dissertatsiya mavzusi bo`yicha jami 15 ta ilmiy ish, shu jumladan, milliy OAK e`tirof etgan jurnallarda 9 ta, nufuzli xorijiy jurnalda 1 ta ilmiy maqola, shuningdek, ilmiy-amaliy konferentsiyalarda 5 ta ma`ruza va tezislar nashr etilgan.

Dissertatsiyaning hajmi va tuzilishi. Dissertatsiya tarkibi kirish, uchta bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro`yxatidan iborat. Dissertatsiyaning hajmi 132 betni tashkil etadi.

I BOB. LOGISTIKA TIZIMI VA UNDA BUXGALTERIYA HISOBI HAMDA IQTISODIY TAHLILNI TASHKIL ETISH ZARURIYATI

1.1-§. O`zbekiston Respublikasida transport logistikasining rivojlanish iqtiqbollari

Respublikamizda transport logistikasiga oid olib borilayotgan islohotlarning ko`lami va sifati yildan yilga oshib bormoqda. Ma'lumotlarga ko`ra, 2020-yil yakunlariga ko`ra "Uzbekistan Airways" AJ tomonidan 41,7 ming tonna yuk tashilib, bu ko`rsatgich 2019-yilga nisbatan 1,45 barobarga oshdi. Yuklarni tashish hajmini oshirish maqsadida, qatnovlar Istanbul, Urumchi, Ostrava, Shanxay, Seul, Dehli, Shitsyazyachjuan, Lej yo`nalishlari bo`yicha o`tgan yilda qo`shimcha charter shartnomalar imzolandi. Ushbu ishlarning bajarilishi natijasida oylik yuk tashuvlar daromadi 1,3 mln. dollardan 5,7 mln. dollarga oshdi. 2021-yil davomida 12 268-ta reys amalga oshirish orqali 1 933 ming yo`lovchi va 42,5 ming tonna yuk (shu jumladan pullik bagaj va pochta) tashish rejalashtirildi. Joriy yilda yuk tashuvlari hajmini yanada oshirish maqsadida, Toshkent – Gonkong – Toshkent – Tel Aviv – Toshkent va Toshkent – Gonkong – Toshkent – Kiev – Toshkent yangi yo`nalishlar bo`yicha parvozlarni amalga oshirish, ushbu yo`nalishlar bo`yicha 2-ming tonna yuk tashish va 5,8 mln. AQSH dollari miqdorida qo`shimcha daromad olish ko`zda tutilgan. Shu bilan bir qatorda, joriy yil 6 aprel kuni Toshkent shahrida bo`lib o`tgan "Innoprom-2021" xalqaro sanoat ko`rgazmasi doirasida "O`zbekiston Temir yo`llari" AJ va Rossiyaning "RJD Logistika" kompaniyasi vakillari o`rtasida oziq-ovqat mahsulotlarini, shu jumladan qishloq ho`jaligi mahsulotlarini muzlatgichli maxsus refrejerator konteynerlarda tashish uchun Agro-Ekspress poezdlarni tashkil qilishga kelishib olindi. Mazkur yangi yo`nalish O`zbekistonning eksport tashuvlari, ayniqsa meva-sabzavot mahsulotlari eksporti rivojlantirishga ijobiy ta'sir ko`rsatadi⁵.

Transport vazirligi va "O`zbekiston temir yo`llari" AJ tomonidan MDH, Eron va Boltiqbo`yi davlatlari temir yo`l ma'muriyatlari bilan o`tkazilgan uchrashuvlar natijasida 2021-yil uchun bir qator chegirmalar olinishiga erishilgan. Bu esa,

⁵ <https://mintrans.uz/uz/news/transport-logistika-sohasini-rivozhlantirish-bojicha-qandaj-ishlar-amalga-oshirilyapti>

mahalliy ishlab chiqaruvchilarning eksport salohiyatini oshirishga va o'zbek mahsulotlarining raqobatbardoshligini yanada mustahkamlashga xizmat qiladi.

Shuningdek, hozirgi kunda Transport vazirligi tomonidan davlatimiz rahbari tashabbusi bilan yangi “Mozori – Sharif – Qobul – Peshavor” va “Xitoy – Qirg'iziston – O'zbekiston” transport va tranzit yo'laklarini yaratish borasida tizimli ishlar olib borilmoqda. Xususan, “Mozori – Sharif – Qobul – Peshavor” temir yo'lining qurilishi O'zbekiston va O'rta Osiyo mamlakatlariga dunyo okeaniga chiqishga eng yaqin yo'l bo'lib, Janubiy Osiyo temir yo'l tizimini Markaziy Osiyo va Evroosiyo temir yo'llari bilan uzviy bog'lash imkonini beradi. Bu o'z navbatida, mamlakatimiz tranzit salohiyatining keskin oshishiga xizmat qiladi. Loyihani amalga oshirish natijasida Pokistondan O'zbekistonga yuklarni tashish 35-kun emas, balki 3-5 kunni tashkil qiladi.

“Xitoy – Qirg'iziston – O'zbekiston” temir yo'l qurilishi loyihasining amalga oshirilishi Osiyo Tinch okeani va Xitoydan Qirg'iziston hamda O'zbekiston orqali yuklarni Evropa mamlakatlariga tashish uchun yangi xalqaro transport koridorini yaratadi. Qolaversa, yuklarni etkazib berish vaqti keskin kisqarib, O'zbekistonning tranzit salohiyatini yanada oshirishga xizmat qiladi.

Ma'lumotlar va mutaxassislarning fikriga ko'ra, O'zbekiston uchun logistika yangi tushuncha emas, uning eng gullagan davri Amir Temur bobomiz hukmronlik qilgan yillarga to'g'ri keladi. Demak, logistika qadim zamonlardan buyon yuklar muhofazasini o'z ichiga qamrab olgan va hozirgi kunda ham shunday. Qolaversa, mahsulotlarni eksport qilish, ichki bozorda tashish, ishlab chiqarishni yangilash, innovatsion texnologiyalarni joriy etish kabi jarayonlarni mahorat bilan yo'lga qo'yish ham zamonaviy logistika xizmati bilan chambarchas bog'liq. Mazkur vazifani bugungi kunda yuk tashuvchi qudratli havo laynerlari, kemalar, temir yo'l hamda avtomobil transporti bajarib bermoqda⁶.

Respublikamizda logistika xizmati rivojlanib borib, intermodal logistika xabida xizmat ko'rsatish jarayoni yil sayin takomillashib borayapti. U Osiyoni Evropa bilan bog'lovchi asosiy avtomobil hamda temir yo'l tarmoqlari

⁶ <https://old.xs.uz/index.php/homepage/i-tisodijot/item/7371-logistika-tara-ijot-mezoni>

chorrahasida, geografik jihatdan nihoyatda qulay nuqtada joylashganligi tufayli qisqa muddatda Markaziy Osiyodagi eng yirik yuk tranziti qo`nalg`asiga aylandi. Frankfurt, Milan, Rim, Vena, Bryussel, Incheon, Dubay, Xanoy, Tyantszin, Dehli, Mumbay kabi shaharlarning logistika markazlari bilan yaqindan hamkorlik o`rnatilgani hisobiga 2015-yilda yuk tashish hajmi qariyb 36 ming tonnani tashkil etgan bo`lsada, yangi logistika markazlari ishga tushgandan buyon esa, bu ko`rsatkich 230 ming tonnadan ortgani ana shundan dalolat beradi.

Mustaqillikka qadar respublikamizdan xorijiy davlatlarga xalqaro yuk tashuvlarini amalga oshira oladigan milliy tashkilotlar soni barmoq bilan sanarli edi. Xalqaro standartlarga javob beradigan avtotransport vositalarining o`zi esa mavjud emasdi. Shu bois ham istiqloq yillarida avtoparkimizni tubdan yangilashga qaratilgan chora-tadbirlar ko`rildi, quvonarlisi, katta hajmdagi yuk mashinalarini o`zimizda ishlab chiqarish yo`lga qo`yildi. Samarqand avtomobil zavodida tayyorlanayotgan "MAN" rusumidagi yuk mashinalari bunga yaqqol misol bo`la oladi. Bu milliy tashuvchilarimizning imkoniyatlarini yanada kengaytirayapti, raqobat bozorida ularning mavqeini mustahkamlamoqda.

O`tgan asrning 90-yillari boshlarida O`zbekistonning eksport-import yuklarini tashish, asosan, shimoliy yo`nalishdagi 2-3 transport yo`lagi orqali amalga oshirilgan bo`lsa, bugungi kunga kelib, bunday yumushlarni bajarish uchun o`nlab yo`laklardan foydalanish imkoniyati yaratildi. Ma'lumki, dunyoda xalqaro maqomdagi 80 dan ortiq transport yo`lagi bor, ularning 44 tasi yurtimiz hududidan o`tadi. O`zbekiston transportda tashuvlarni tartibga soluvchi to`qqizta xalqaro konventsiya hamda ikkita bitimga qo`shilgan. Bundan tashqari, Evropa va Osiyo qit'alari, MDHning 30 ga yaqin davlatlari bilan tuzilgan hukumatlararo bitim, 70 dan ziyod mamlakat a'zo hisoblangan Avtomobil transporti xalqaro ittifoqi bilan hamkorlik yurtimizda logistika xizmatining yanada rivojlanishini ta'minlab kelmoqda.

Ma'lumotlarga qaraganda, hozirgi paytda 200 dan ortiq transport kompaniyasi O`zbekiston avtomobillarda xalqaro yuk tashuvchilar uyushmasining a'zosi hisoblanadi. Agar 2008-yilda bu kompaniyalar tomonidan 560,2 ming tonna

eksport-import yuklari tashilgan bo`lsa, 2015-yilga kelib, mazkur ko`rsatkich 1583,2 ming tonnaga etdi, ya'ni 2,8 barobar oshdi. Mazkur uyushma Avtomobil transporti xalqaro ittifoqida, shuningdek, chet eldagi tashkilotlar oldida milliy yuk tashuvchilarimizning soha faoliyatiga doir barcha masala bo'yicha manfaatlarini ifodalaydi va himoya qiladi. Tegishli ruxsatnoma hamda boshqa hujjatlarga bo'lgan ehtiyojlarini kafolatlaydi. Xususan, Carnet-TIR daftarchalari xalqaro ittifoqqa a'zo barcha davlat hududidan bojxona tekshiruvlarisiz o'tish imkoniyatini yaratadi. Masalan, o'tgan yilning fevral oyida bunday qulaylikdan 833 ta milliy yuk tashuvchi subyekt foydalangan bo'lsa, joriy yilning xuddi shu davrida ularning soni 1040 tadan oshdi.

Bugungi kunda dunyoda 3000 dan ortiq logistika markazi faoliyat ko`rsatayapti. Ishlab chiqarish, savdo-sotiq, taqsimot-ta'minot, moliya, xizmat ko`rsatish, ombor, axborot kabi o`nlab ustuvor yo`nalishlarga bo`linadiki, ular orasida transport logistikasi etakchi o`rinni egallaydi. Chunki bugungi kunda ishlab chiqarilgan mahsulot tannarxida uning hissasi 40 foizni tashkil etadi. "Navoiy" aeroportida 2010-yilda tashkil qilingan "Korean Air" aviakompaniyasi Xalqaro intermodal logistika markazida kuniga 300 tonna, ikkinchi bosqichda 1000 tonna yukni qabul qilish, vaqtincha saqlash va jo`natishdek barcha yumushlarni bajarish imkoniyati yaratilgan. Navoiydagi yuk terminalida yuklar ikki va undan ortiq transport turi yordamida yuborilgan joydan belgilangan manzilgacha etkazib beriladi, aniqrog`i, multimodal xizmatlar ko`rsatiladi. Bunda konteynerlardan ham unumli foydalanilayapti. Mutaxassislarining aytishicha, O`zbekistonda tashqi savdo yuklarini konteynerda tashish hajmi keyingi 10 yil ichida 5-6 baravar ko`paygan⁷.

"Angren" logistika markazining buguni va istiqboli xususida ham ko`plab zalvorli dalillarni keltirish mumkin. Uning faoliyati ko`p jihatdan avtomobil transporti xizmati bilan bog`liq. Bu xizmat hozircha yuk tashishning aksariyat qismini qamrab olgan bo`lsa, keyingi yillarda magistrallarimizni rekonstruktsiya qilish, yangilarini barpo etish borasida amalga oshirilayotgan ishlar transport logistikasi ravnaqida ham muhim rol o`ynashi, shubhasizdir.

⁷ O`sha manba

Mamlakatimizda temir yoʻl logistikasini taraqqiy ettirish boʻyicha ham ancha-muncha ishlar olib borilayapti. Yaqin paytga qadar tadbirkoru fermerlarimiz yuklarni ishlab chiqaruvchi va etishtiruvchidan isteʼmolchiga etkazishni tashkil etish bilangina cheklanib kelishar edi. Hozirgi kunda esa qishloq xoʻjaligi mahsulotlarini xalqaro hamda ichki yoʻnalishlarda tashish boʻyicha “Eshikdan-eshikkacha” tamoyili asosida bojxonadan oʻtkazish, qadoqlash, saqlash singari xizmatlarni bajaruvchi tizim shakllanmoqda. Bu esa, oʻz navbatida, sohada faoliyat yuritayotgan mutaxassislarning malakasini oshirish va ularni qayta tayyorlashni taqozo etadi. Toshkent davlat transport universiteti, Toshkent davlat iqtisodiyot universitetida hamda Inxa universitetida soha uchun malakali kadrlar tayyorlanayotgani bu borada qoʻl kelmoqda.

Ekspertlarning tahliliga koʻra, iqtisodiyotning oʻsish surʼatlari transport xizmatlari taraqqiyoti bilan uygʻun ravishda kechadi. Jumladan, yalpi ichki mahsulotning yiliga oʻrtacha 8 foizdan barqaror yuksalishi uchun yuk tashish hajmining oʻsishi 10 foizdan kam boʻlmasligi, transport tarmogʻiga yoʻnaltiriladigan investitsiyalar miqdori esa oʻtgan yildagiga nisbatan 15 foizdan ziyodroqni tashkil qilishi lozim.

Maʼlumki, mamlakatimizda mazkur sohaga har yili juda katta mablagʻ sarflanmoqda. Prezidentimizning “2015-2019-yillarda muhandislik-kommunikatsiya va yoʻl-transport infratuzilmasini rivojlantirish va modernizatsiya qilish dasturi toʻgʻrisida”gi qaroriga koʻra esa, umumiy qiymati 10 milliard dollarlik 150 dan ortiq loyiha amalga oshirilayapti.

Bundan tashqari, mamlakatimizni 2015-yilda ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish yakunlari va 2016-yilga moʻljallangan iqtisodiy dasturning eng muhim ustuvor yoʻnalishlariga bagʻishlangan Vazirlar Mahkamasining kengaytirilgan majlisida belgilab berilganidek, qariyb 513-kilometrlik avtomobil yoʻllarini qurish hamda taʼmirlash, “Samarqand – Buxoro” temir yoʻl uchastkasini elektrlashtirish, “Qarshi – Termiz” uchastkasida esa bu boradagi ishlarni davom ettirish, “Kamchiq” dovoni orqali oʻtadigan 19-kilometrlik tunnel qurilishini yakuniga etkazish va “Angren – Pop” yoʻnalishi boʻyicha temir yoʻl qatnovini yoʻlga qoʻyish, hech shubhasiz,

o`sha yillarning eng muhim voqealariga aylandi. Bunday ulug`vor ishlarning bajarilishi esa zamonaviy logistika tizimini hayotga yanada kengroq tatbiq etish, mavjudlarini tubdan takomillashtirish hamda rivojlantirishga xizmat qiladi.

O`zbekiston Respublikasi Prezidentining Oliy Majlisga Murojaatnomasida yurtimizda transport-logistika tizimini takomillashtirish dolzarb masala ekanligi, dengizga chiqish imkoniyatimiz cheklangani uchun mahsulotni eksport qilishda qiyinchiliklarning mavjudligi bois, MAK «O`zbekistan havo yo`llari» va AJ «O`zbekiston temir yo`llari» kompaniyalari tovarlarimizni eksport qilish bo`yicha zamonaviy logistika yo`nalishlarini yaratishi zarurligi, Vazirlar Mahkamasi esa, eksport yuklarini qo`shni davlatlardan temir yo`l orqali imtiyozli narxlarda o`tkazish bo`yicha muzokaralar olib borishi kerakligi, Jahon bankining «Logistika samaradorligi indeksi»dagi o`rnimizni kamida 20 pozitsiyadan yuqoriga ko`tarish choralari ko`rish masalalari ko`tarilgan edi.

Fuqaro aviatsiyasini rivojlantirish, shu jumladan, havo kemalari parkini yangilash, parvozlarning yuqori darajadagi xavfsizligini ta`minlash, aeroportlar infratuzilmasini, havo harakatini boshqarish va malakali mutaxassislar tayyorlash tizimini takomillashtirish bo`yicha izchil choralar ko`rildi. Prezidentimiz tomonidan qishloq xo`jaligi maxsulotlarini eksport qilishni ko`paytirish va rag`batlantirish bo`yicha amalga oshirilgan chora-tadbirlar natijasida 2018-yilda avia yo`nalishlar orqali qishloq xo`jalik mahsulotlarini eksport qilish geografiyasi sezilarli darajada kengaydi.

Misol uchun 2016-yilda O`zbekiston Respublikasi «O`zbekistan havo yo`llari» MAK orqali 800 tonnadan ortiq qishloq xo`jalik mahsulotlari tashilgan, shundan 600 tonnasi (75 foizi) Moskva shahri yo`nalishiga to`g`ri kelgan bo`lsa, 2018-yilda esa MAK reyslari orqali eksport hajmi 1850 tonnaga etdi, shundan 600 tonnasi BAA yo`nalishiga, 500 tonnasi esa Moskva shahri va Inchxon shahri (Janubiy Koreya) yo`nalishi bo`yicha etkazib berildi⁸.

2018-yilda Janubiy Koreyaga eksport qilish keskin oshdi, 2017-yilga nisbatan mazkur yo`nalish bo`yicha yuk tashish hajmi 5 barobarga ko`paygan. Shuningdek,

⁸ <https://meningfikrim.uz/uz/news/view/305>

BAA yo`nalishi bo`yicha eksport hajmi ikki barobarga ortgan. MAK reyslari orqali qishloq xo`jaligi mahsulotlarini eksport qilish yo`nalishida 2018-yilda 1850 tonna yuk tashilgan bo`lib, ushbu ko`rsatkich 2017-yilga nisbatan 731 tonnaga ko`paygan.

Temir yul sohasida ham bosqichma-bosqich istiqbolli loyihalar bajarilmoqda, jumladan, zamonaviy logistika xizmatlarini rivojlantirish, ularning sifatini oshirish, multimodal va intermodal tizimlari yaratilmoqda. Tadbirkorlarga qulaylik yaratish va eksportga ko`maklashish maqsadida yuk jo`natuvchilarga «Yagona darcha» tamoyili asosida xizmat ko`rsatish, yuklarni manzillariga etkazish muddatlarini qisqartirish yuzasidan amalga oshirilayotgan ishlar ham ishtirokchilar diqqat markazida bo`ldi. 2018-yilda O`zbekiston temir yo`llarida yuk tashish hajmi qariyb 95 mln. tonnani (110 foiz) tashkil etdi, shu jumladan, mahalliy yo`nalishlarda yuk tashish hajmi 61 mln. tonna (105,7 foiz), eksport yuklarini tashish 8,2 mln. tonna (106,0 foiz), import yuklarini tashish hajmi 18 mln. tonna (138 foiz)ni tashkil qildi⁹.

Hozirgi vaqtda O`zbekistonning eksport salohiyatini oshirish hamda mahalliy mahsulotni sotish bozorlarini kengaytirish zaruriyati tashqi savdo yo`nalishlarini diversifikatsiyalash uchun qulay shart-sharoitlar yaratishni, O`zbekiston Respublikasining eksport mahsuloti istiqbolli xalqaro bozorlarga chiqishini ta`minlaydigan maksimal darajada samarali, muqobil tranzit yo`laklarini shakllantirishni taqazo qilmoqda.

Ayni paytda respublikamizning 10-ta mintaqasida tashkil etilgan 14 ta erkin iqtisodiy zonalarda yuzaga keladigan bojxona, transport – ekspeditorlik, omborxonalar va informatsion logistika sohasida to`liq kompleks xizmatlarini ko`rsatishga oid yuzaga kelayotgan talablarga nisbatan mutanosib ravishda transport-logistika markazlari (taklif) tashkil etilmagan. Yurtimizda faqat 5 ta ya`ni “Navoiy” xalqaro intermodal logistik markazi, “Angren”, “Toshkent”, “Termiz” va “Pop” xalqaro logistika markazlari tashkil etilib, faoliyat yuritib kelmoqda. Yurtimizda transport-logistika sohasini tartibga soluvchi normativ-huquqiy

⁹ O`sha manba

hujjatlar bazasi yaratildi. Jumladan, 6 ta qonun, 7 ta O`zbekiston Respublikasi Prezidenti farmon va qarorlari, 13 ta Vazirlar Mahkamasi qarorlari va 9 tadan ortiq xalqaro konventsiyalar qabul qilingan.

Tashqi savdo transport yo`laklarini yanada diversifikatsiyalash uchun qo`shimcha qulay shart-sharoitlarni yaratish, mamlakatimizning tranzit salohiyatini oshirish, shuningdek, mahalliy transport-logistika kompaniyalarini rivojlantirish hamda ularning tashqi va ichki bozorlardagi raqobatdoshligini yuksaltirish maqsadida O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 02.12.2017-yilda “2018-2022-yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo`nalishlarini diversifikatsiyalash chora-tadbirlari to`g`risida”gi PQ-3422-sonli qarori qabul qilingan.

Ushbu qarorga asosan avtomobillarda xalqaro yuk tashishni amalga oshirayotgan milliy avtotransport korxonalari va transport-logistika kompaniyalarini rivojlantirish maqsadida ularga 2022-yilning 1-yanvariga kadar bir qator imtiyozlar taqdim etilgan.

Transport-logistika markazlari faoliyatini isloh qilish uchun bir qator muhim ishlarin amalga oshirish lozim¹⁰. Birinchidan, transport-logistikasi sohasida “aniq vaqt” va “eshikdan eshikkacha” printsip asosida ishlovchi, bojxona, transport – ekspeditorlik, omborxon va informatsion logistika sohasida to`liq kompleks xizmatlarini ko`rsatish imkoniyatlariga ega transport-logistika markazlarini tashkil etishning aniq huquqiy mexanizmi va faoliyatni to`g`ridan to`g`ri tartibga soluvchi qonun yoki qonunosti hujjatlarning yagona ba`zasi shakllantirish;

Ikkinchidan, hozirgi vaqtda respublikamizdagi transport-logistika sohasidagi tariflarini pasaytirish; O`zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoev raisligida 2017-yil 6-dekabr kuni “Navoiy” xalqaro intermodal logistika markazi faoliyatini takomillashtirish masalalariga bag`ishlangan yig`ilishda, logistika markaz yiliga 100 ming tonna yuk o`tkazish quvvatining 20 foizidan ham kamrog`i ishga solinganligi, o`tgan sakkiz yil davomida ushbu aeroport orqali 300-ming tonna yuk tashilganligi qattiq tanqid qilingan. “Navoiy” logistika markazi

¹⁰ <https://samarqand.adliya.uz/uz/news/detail.php?ID=33215>

faoliyatida yuzaga kelayotgan qator tizimli muammolardan biri ya'ni havo transportida yuk tashishni rivojlantirishga to'sqinlik qilayotgan asosiy omillardan biri bu tariflarning yuqoriligidir.

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 1995-yil 11-yanvardagi 11-son qarori bilan tasdiqlangan "Xorijiy davlatlar og'ir yukli va katta hajmli transport vositalarining O'zbekiston Respublikasi hududi bo'ylab yurishi uchun to'lovlar to'g'risida"gi nizomga asosan og'ir yukli va katta hajmli transport vositalarining O'zbekiston Respublikasining umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari bo'ylab yurib o'tganligi uchun transport vositasining og'irligidan kelib chiqqan holda har bir km yo'l bosganligi uchun 00,4 AQSH dollaridan 2 AQSH dollarigacha pul mablag'i to'lashi belgilangan.

Xorijiy davlatlarda xalqaro yuk tashuvchilarning tranziti uchun bir qator imtiyozlar berilgan. Jumladan, Singapur davlatida xalqaro yuk tashuvchilar uchun kun muddat ichida yukni bojxona hududidan olib o'tganligi uchun to'lov undirilmasligi belgilangan. Agar uch kundan ortiq vaqt davomida yukni bojxona hududidan olib o'tilsa, har bir kun uchun 12 AQSH dollarida to'lov amalga oshirishi belgilangan.

Xuddi shu kabi holatlar Italiya davlatida uch kundan keyin har bir kun uchun 20 AQSH dollari, Germaniyada besh kundan keyin har bir kun uchun 47 AQSH dollari, Frantsiyada besh kundan keyin har bir kun uchun 29 AQSH dollari hamda Turkiya davlatida har bir kun uchun 8 AQSH dollarida to'lov amalga oshirilishi belgilangan.

Evropa va Amerika davlatlari tajribasi shuni ko'rsatmoqdaki, tashqi savdo transport yo'laklarini yanada diversifikatsiyalash uchun qo'shimcha qulay shart-sharoitlarni yaratishda, mamlakatning tranzit salohiyatini oshirish, shuningdek, mahalliy xizmat ko'rsatuvchi kompaniyalarini rivojlantirish hamda ularning tashqi va ichki bozorlardagi raqobatdoshligini yuksaltirishda transport-logistika markazlari muhim o'rnini tutmoqda. Xususan, Gollandiya davlatida transport kompleksi xizmatidan keladigan umumiy foydaning 40 foizi transport logistika markazlari hisobiga to'g'ri kelmoqda. Ushbu ko'rsatkich Frantsiyada 31 foizni,

Germaniyada 25 foizni, Markaziy va sharqiy Evropa davlatlarida o`rtacha 30 foizni tashkil etmoqda.

Birlashgan Arab Amirliklaridagi “Dubay” xalqaro aeroportida yiliga 3 million tonnagacha yuk o`tkazilib, 26 milliard dollarga yaqin daromad topilmoqda.

Uchinchidan, respublikamizda xalqaro transport-logistika markazlarni tashkil etishda xususiy sektorlarning ulushini keskin oshirish. Birgina Birlashgan Arab Amirliklaridagi “Dubay” xalqaro aeroportida joylashgan logistika markazi orqali yiliga 3 million tonnagacha yuk o`tkazilib, 26 milliard dollarga yaqin daromad topmoqda. Agarda transport-logistika markazlarini tashkil etishda to`liq xususiy sektor vakillarning ulushi va roli oshirilmas ekan, ushbu sohada rivojlanish va raqobat muhiti shakllanmaydi.

To`rtinchidan, transport-logistika markazlari faoliyatini muvofiqlashtirib turuvchi idoraviy tuzilmani yaratish lozim. O`zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoev raisligida 2017-yil 6-dekabr kuni “Navoiy” xalqaro intermodal logistika markazi faoliyatini takomillashtirish masalalariga bag`ishlangan yig`ilishda ham transport kompaniyalari tomonidan muvofiqlashtirish ishlari ta`minlanmagani sababli “Navoiy” xalqaro intermodal logistika markazida tashish ishlari rivojlanmay qolganligi ta`kidlangan.

Latviya davlatida transport-logistika sohasida xalqaro va mahalliy logistika korxonalari ikki assotsiatsiyaga birlashtirilgan. Jumladan, Latviya yuk ekspeditorlik va logistika assotsiatsiyasi hamda Latviya logistika assotsiatsiyalari butun mamlakatdagi barcha logistika korxonalari faoliyatini o`z ichiga qamrab oladi. Xususan, Latviya yuk ekspeditori va logistika assotsiatsiyasi, 1994-yil 15-avgustda tashkil etilgan bo`lib, ushbu birlashma Latviyadagi yuk ekspeditorlari va bojxona omborlarini birlashtirib, ularning mahalliy va xalqaro miqyosida manfaatlarini himoya qilishga asoslangan. Mazkur birlashma “Xalqaro yuk ekspeditorlik assotsiatsiyasi federatsiyasi” (FIATA), “Xalqaro logistika va omborxona assotsiatsiyasi federatsiyasi” (IFWLA) a`zosi hisoblanadi. Ushbu holatda Latviya transport-logistika tarmoqlari xalqaro tarmoqlar va birlashmalar bilan o`zaro integratsiyalashganligini ko`rish mumkin.

Beshinchidan, yurtimizda transport-logistika tarmoqlarini (markazlar) rivojlantirishga xususiy sektorlarni (outsourcing) hamda xalqaro kompaniyalarni jalb etish uchun milliy qonunchiligimizda transport-logistikasi sohasidagi jozibadorlik darajasini oshirish.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 12-fevralda "2018-2022-yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo'nalishlarini diversifikatsiyalash chora-tadbirlari to'g'risida"gi PQ-3422-sonli qarori qabul qilingan. Ushbu qaroriga asosan avtomobillarda xalqaro yuk tashishni amalga oshirayotgan milliy avtotransport korxonalari va transport-logistika kompaniyalarini rivojlantirish maqsadida ularga 2022-yilning 1-yanvariga qadar bir qator imtiyozlar taqdim etilgan. Xususan: qo'shilgan qiymat solig'i, mulk solig'i hamda er solig'i to'lashdan ozod qilishi, bunda bo'shagan mablag'lar o'zining avtotransport vositalari parkini kengaytirishga, ishlab chiqarish quvvatlarini modernizatsiyalashga, zamonaviy omborxonalar terminallari barpo etishga va bank kreditlarini to'lashga yo'naltirilishi;

O'zbekiston Respublikasida ishlab chiqarilmaydigan, transport-logistika xizmatlari ko'rsatishga mo'ljallangan, belgilangan tartibda tasdiqlanadigan ro'yxatlar bo'yicha olib kelinadigan omborxonalar uskunalari, yuk ortish-tushirish texnikasi, agregatlar, ehtiyot qismlar va boshqa tovarlar uchun bojxonalar to'lovlari (bojxonalar rasmiylashtiruvchi yig'imlaridan tashqari) to'lashdan ozod qilingan.

Shuningdek, xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish huquqini beruvchi litsenziyaga ega bo'lgan avtotransport korxonalariga shaharlararo yo'nalishlarda yuk tashishni amalga oshirish huquqi berilgan. Bundan tashqari, ishlab chiqarilganiga 3 yildan ko'p vaqt o'tmagan yuklarni, shuningdek, boshqa tovarlarni tashish va omborlarda joylashtirish, transport-logistika xizmatlari ko'rsatish uchun mo'ljallangan transport vositalari, maxsus texnikani sotib olishga imtiyozli davri 1 yilgacha bo'lgan, foiz stavkasi O'zbekiston Respublikasi Markaziy bankining qayta moliyalashtirish stavkasidan yuqori bo'lmagan kreditlar ajratish hamda ishlab chiqarilganiga 3 yildan ko'p vaqt o'tmagan yuklarni tashish va omborlarda joylashtirish uchun kreditga sotib olinayotgan transport vositalari va

maxsus texnika shartnomada ko`rsatilgan 100 foizli qiymati bo`yicha ushbu kreditning garov ta`minoti sifatida tijorat banklari tomonidan qabul qilinishi mumkinligi belgilandi. Bu bilan transport-logistika tarmoqlarini (markazlar) rivojlantirishga xususiy sektorlarni (outsorsing) hamda xalqaro kompaniyalarni jalb etish uchun qonunchilikdagi jozibadorlik etarli darajada emas. Xorijiy davlatlar Latviya, Rossiya, Belarusiya va Turkiyaning transport-logistika sohasini rivojlantirishda taqdim etilgan imtiyozlari sohasida ilg`or tajribalari o`rganildi.

Latviyada Evropa ittifoqi davlatlaridan import qiluvchi logistik korxonalariga bir qator quyidagi imtiyozlar tatbiq etilgan¹¹:

Birinchi, yuk tashuvchilar uchun vaqtni tejash maqsadida olib o`tiladigan tovarlar uchun yuk xatini to`ldirish va taqdim etish tartibi bekor qilingan.

Ikkinchidan, import qilinadigan tovarlar uchun qo`shimcha qiymat solig`ini to`lashni kechiktirish bojxona rejimi joriy qilingan. Bu holatda yuk tashuvchi import qilinadigan tovarlar uchun qo`shimcha qiymat solig`i to`lamasdan sotish huquqini beradi.

Uchinchidan, bojxona omboriga tovarlar joylashtirishda bojxona kafillik tartibi bekor qilingan.

Biroq, bizning soliq qonunchiligimiz bo`yicha - Soliq kodeksning 197-moddasiga asosan O`zbekiston Respublikasi norezidentlari tomonidan amalga oshirilayotgan soliq solinadigan oborotlar va tovarlarni O`zbekiston Respublikasi hududiga import qiluvchi yuridik va jismoniy shaxslar qo`shilgan qiymat solig`i to`lovchilar hisoblanishi belgilangan. Transport-logistikasi sohasini rivojlantirish uchun birinchi navbatda soliqqa tortish yukini liberallashtirish lozim.

Oltinchidan, respublikamizda transport-ekspeditorlik xizmatlarini ko`p tomonlama rivojlantirish lozim. Qonunchiligimizda mahalliy va xalqaro tarzda yuklarni tashishning huquqiy ba`zasi yaratilgan va imtiyozlar berilgan bo`lsa-da, intermodal logistika markazlari va turli xizmat ko`rinishdagi terminallarning infratuzilmalari rivojlanmaganligi sababli transport-ekspeditorlik xizmati bir

¹¹ <https://samarqand.adliya.uz/uz/news/detail.php?ID=33215>

tomonlama rivojlanib, intermodal logistika markazlari va terminallarning iqtisodiyotimizda o`zining mustahkam o`rnini topmagan.

Xususan, “Navoiy” xalqaro intermodal logistika markazining infratuzilma talab darajasida rivojlantirilmaganligi sababli, xorijiy yuk tashuvchi subyektlar va mahalliy importchilar ham o`z yuklarini “Navoiy” logistika markazi xizmatlaridan foydalanish va yuklarni qabul qilib olishga qiziqishi deyarli mavjud emas. Shu sababli “Navoiy” logistika markazi yiliga 100 ming tonna yukni qabul qilish va junatish imkoniyatiga mo`ljallangan bo`lsa-da, oxirgi 8 yil davomida jami 300 ming tonna yuk jo`natilgan xolos.

Vaholanki, xalqaro yuk tashuvchilarga bir qator imkoniyatlar yaratilgan. Xususan, O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018-yil 1-martdagi “O`zbekiston Respublikasi hududi orqali tranzitni amalga oshirish jarayonlarini yanada soddalashtirish chora-tadbirlari to`g`risida”gi PF-5366-sonli farmoniga asosan 2018-yilning 1-martidan boshlab avtomobil va temir yo`l transporti orqali alkogol va tamaki mahsulotlarini O`zbekiston Respublikasi hududi orqali tranzit yo`li bilan olib o`tish uchun O`zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi ruxsatnomasini berish tartibi shuningdek, alkogol va tamaki mahsulotlarini avtomobil va temir yo`l transporti orqali tranzit olib o`tishda O`zbekiston Respublikasi bojxona organlari depozit hisobraqamiga yuk tashuvchi tomonidan bojxona to`lovlari to`langanining pullik ta`minoti summasini kiritish tartibi bekor qilindi.

Xulosa o`rnida shuni aytish mumkinki, transport-logistika sohasini rivojlantirish uchun eng avvalo logistika ekspeditorlik xizmatlarini hamda multimodal logistika markazlarini rivojlantirish orqali tashqi savdo yo`nalishlarini diversifikatsiyalashga erishish mumkin¹².

Albatta yuqori keltirib o`tilgan raqamlar, juda yaxshi biroq Muhtaram Prezidentimiz Sh.Mirziyoev 2021-yil 20-avgustda tadbirkorlar bilan uchrashuvda quyidagi 7 ta muhim yo`nalishni ko`rsatib o`tdilar¹³:

¹² <https://samarqand.adliya.uz/uz/news/detail.php?ID=33215>

¹³ Xalq so`zi gazetasi, 2021-yil 21-avgust. №177-178

- birinchi yo`nalish – biznesni moliyalashtirish;
 - ikkinchisi – soliq tizimini takomillashtirish va biznesga soliq yukini kamaytirish;
 - uchinchisi – er ajratish;
 - to`rtinchisi – infratuzilma;
 - beshinchisi – eksportyor korxonalarini qo`llab-quvvatlash;
 - **oltinchisi – transport-logistika;**
 - ettinchisi – sohadagi tartib-taomillarni soddalashtirish masalalariga qaratildi.
- Mazkur yig`ilishda transport-logistika xizmatlarini rivojlantirish, tadbirkorlarning yuklarini tashishni engillashtirish masalalariga ham to`xtalib o`tildi. Yuk avtomobillari va temir yo`l vagonlarini olib kirish bo`yicha berilgan imtiyozlar yana 3 yilga uzaytirilishi ma`lum qilindi.

1.2-§. Logistika korxonalarini faoliyat yo`nalishlari va ularda hisob yuritishning zaruriyati

Oldingi paragrafda qisman aytib o`tdikki, respublikamizda logistikaning eng gullagan tarixiy davrlari ham bo`lgan. Jumladan, Amir Temur davrlarida bu soha bir muncha gullab yashnagan. Biroq logistikaning o`z tarixi borki, uyam taraqqiy etgungacha va faoliyat yo`nalishi sifatida shakllangunga qadar bir qancha davrlar o`tgan.

Logistikaning tarixiy shakllanishini qisman tadqiq qilishda G.A.Samatov va Ya.K.Karrieva tomonidan yozilgan qo`llanmaga murojaat etishni lozim topdik (quyidagi 2 ta havola oraliq`ida ma`lumotlar shu manbadan olingan). Unga ko`ra logistika fan va fuqarolik sohasidagi biznesning quroli sifatida 1950-yillarning boshlarida, avvalo, AQSHda shakllana boshlagan. Uning evolyutsiyasi sanoati rivojlangan mamlakatlardagi bozor munosabatlarining tarixi va evolyutsiyasi bilan yaqindan bog`liqdir, buning ustiga «logistika» atamasining o`zi faqat 1970-yillarning oxirida biznesga kirib kelgan va jahonda hamma erda qo`llanila boshlagan. Logistika rivojlanayotgan fandır. Uning tushunish apparat va terminologiyasiga tegishli ko`pgina masalalar yangi mazmun bilan to`lgan holda

doimo aniqlanadi va o`zgaradi. Logistika moddiy oqimlarni boshqarishni ko`rib chiqadi, ya'ni xomashyo, materiallar va tayyor mahsulotlarning aylanishi, ularni etkazib beruvchilardan ishlab chiqaruvchi korxonalar va yakuniy iste'molchilarga ularning talablariga muvofiq etkazib berilishi jarayonlari bilan bog`liq masalalarning butun majmuasini qamrab oladi.

XX asrda logistika rivojlanishining tarixiy bosqichlarini ajratishga bir necha yondashishlar mavjud. Birinchi yondashish. Ba'zi bir olimlar logistika rivojlanishining to`rtta davrini ajratadilar¹⁴:

1. «Fragmentlashtirish» davri (1920-1950) logistik kontseptsiya hamda moddiy oqimlarni boshqarish va umumiy harajatlarni pasaytirish qurollari vujudga kelishining shart-sharoitlari shakllanishi bilan ta'riflanadi. Ammo logistika tamoyillari to`liq darajada talab qilinmay, faqat ba'zi bir tashkil qiluvchi, masalan, ishlab chiqarish, tashish yoki omborga joylashtirishdagi harajatlarni pasaytirishga imkon beruvchi ayrim logistik vazifalar qo`llanilgan. Bu jihatdan AQSH iqtisodiyotining rivojlanish bosqichi namunalidir. Ko`rib chiqilayotgan davrda AQSH yangi ishlab chiqarish texnologiyalarining tatbiq etilishi (masalan, avtomobilsozlikda), ixtisoslashishning yuqori darajasi, tabiiy resurslarning boyligi, iqtisodiyotning davlat tomonidan kamroq tartibga solinishi bilan ta'riflanuvchi tez o`svuvchi bozorga ega bo`lgan, ya'ni sotuvchilar bozorining tipik vaziyati mavjud bo`lgan. Bu sharoitlarda menejmentning asosiy e'tibori bozorni to`ldirishga, ya'ni mahsulotlar ishlab chiqarishga rezervlarni qidirishga yo`naltirilgan edi. Ushbu davrda logistik konsepsiyaning tatbiq etilishiga shart-sharoitlar shakllangan. Ularga quyidagi omillarni kiritish mumkin: tovarlarni distribyuttsiyalash tizimlarida zaxiralar va transport harajatlarining o`sishi; transport ta'riflarining o`sishi; marketing kontseptsiyasi paydo bo`lishi va tez tarqalishi; harbiy logistika nazariyasi va amaliyotining rivojlanishi. Bu davr davomida marketing bo`yicha bir qator asarlar nashr qilingan, ularda jismoniy taqsimlashning marketingning tarkibiy qismi sifatidagi tabiati ochib berilgan, uning tovarlar sotishni tashkil qilish va samaradorligini oshirishdagi alohida roli ko`rsatilgan.

¹⁴ Samatov G.A., Karrieva Ya.K. "Logistik tizimlarni modellashtirish". Darslik –T.: TDIU, 2019. –274 bet.

Marketing kontseptsiyasi jahon iqtisodiyotining sotuvchi bozoridan xaridor bozoriga asta-sekin o'tishining natijasi sifatida vujudga kelishi biznesda logistikaning paydo bo'lishini izohlovchi asosiy omil bo'ladi. Ushbu davr harbiy logistikaning avvalo AQSHda faol rivojlanishi bilan ta'riflanadi. 50-yillarning boshiga kelib, harbiy logistikaning nazariyasi asosan shakllanib bo'lgan. Ishlab chiqilgan logistik yondashishlarning amaliy ahamiyati Ikkinchi Jahon urushi yillarida Amerika armiyasi tomonidan isbotlangan, u vaqtda ta'minlash, omborlarga joylashtirish va tashishni yagona boshqarish va muvofiqlashtirish tamoyillari muvaffaqiyatli qo'llanilgan edi. AQSH va jahondagi eng eski tashkilot 1915-yilda tashkil qilingan xaridlarni boshqarish muammolari milliy assotsiatsiyasi bo'lib, u 1967-yilda ta'minot vakillarining milliy assotsiatsiyasiga qayta tashkil qilingan.

2. Marketingning tarkibiy qismi sifatida jismoniy taqsimlash kontseptsiyasining vujudga kelish davri (1950-1970), logistikaning nazariyasi va amaliyoti shakllanishi, ishlab chiqarish va taqsimlashda harajatlarni pasaytirishning yangi yo'llarlni qidirish, axborot texnologiyalarining rivojlanishi bilan ta'riflanadi. Marketing falsafasi xorijda keng tarqalgan. Shu bilan bir vaqtda, avvallo harajatlarni pasaytirish nuqtai nazaridan distribyuttsiyalash (jismoniy taqsimlash)ni yaxshilash imkoniyatlarini endi nazarga ilmaslik mumkin emasligi tushunila boshlandi. Jismoniy taqsimlashda umumiy harajatlar kontseptsiyasining vujudga kelishi logistik rivojlanishning asosiy omillaridan biri bo'lgan. Bu kontseptsiyaning ma'nosi distribyuttsiyada harajatlarni shunday qayta guruhlash mumkinki, tovarlarni ishlab chiqaruvchidan iste'molchiga harakatlantirishda ularning umumiy darajasi pasayishidan iboratdir. Masalan, tovarlar tashishni avtomobildan havo transportiga o'tkaza turib, oraliq omborlarini tashkil qilish zaruratidan qochish, ya'ni zaxiralarni omborlarga joylashtirish, saqlash va boshqarishga harajatlarni bartaraf qilish mumkin va shaxsan tashishga harajatlar oshsa ham, taqsimlash tarmog'idagi harajatlarning umumiy darajasi kamayadi. Boshqa misol ikkita muhim logistik masalalar zaxiralarni boshqarish va tashish o'rtasidagi ichki o'zaro munosabatlarni tasdiqlaydi.

Umumiy harajatlar kontseptsiyasi logistik qarorlar tushunchasi metodologiyasini rivojlantirish uchun bazis bo`ladi. Shuning bilan birga ushbu davrda logistikaning jadal rivojlanishini izohlovchi yana bir qator obektiv iqtisodiy va texnologik omillar mavjud bo`lgan. Ulardan asosiylariga quyidagilarni kiritish mumkin:

- iste'mol talabining modesari va munosabatlaridagi o`zgarishlar (oligopolistik bozorlarning rivojlanishi);
- ishlab chiqarishga harajatlar omilining bosimi, kompyuter. texnologiyalaridagi taraqqiyot;
- zaxiralarni shakllantirish strategiyalaridagi o`zgarishlar;
- harbiy tajribaning ta'siri.

Bu omillar 1960-yilda AQSHda eng yaqqol namoyon bo`lgan.

Bozorda xaridorlarga e'tiborning kuchayishi (xususan, servis xizmatlari ulushining ko`payishi) va bir xildagi ehtiyojlarni qanoatlantiruvchi turli-tuman tovarlarning katta miqdori paydo bo`lishi (raqobatli tovarlar) asosiy tendentsiyalar bo`lib qoldilar, bu talab va taklifni muvofiqlashtirish yo`llarini hamda iste'molchilarga yaxshiroq xizmat ko`rsatish usullarini qidirishga majbur qilgan. Mahsulotga buyurtma berish va ishlab chiqarish davrini qisqartirishga yangi logistik yondashishlar vujudga kelgan. Tovarlar turli-tumanligining oshishi deyarli avtomatik ravishda distribyutsiya tizimlarida zaxiralarni tashkil qilish va saqlab turishga harajatlarni ancha o`shishiga olib kelgan, bu tovar o`tkazuvchi tuzilmalarda takomillashtirish va jismoniy taqsimlash jarayonlarida harajatlarni qisqartirishning yangi yo`llarini topishni talab qilgan.

Logistika yo`nalishi rivojlanishiga yordam beruvchi eng muhim omillardan biri bu biznesda hisoblash texnikasi va axborot texnologiyalarini qo`llash bo`lgan. Sanoati rivojlangan mamlakatlar iqtisodiyotidagi ilmiy-texnika taraqqiyoti ko`p muqobilli va muqobillashtirilgan masalalar, transport turini tanlash, ishlab chiqarish va omborlarni joylashtirishni muvofiqlashtirish, muvofiq yo`nalishlarni tanlash, mahsulotlarning ko`p navli zaxiralarini boshqarish, resurslarga talab va ehtiyojlarni bashoratlash kabilarni hal qilish zarurligiga olib kelgan. Bu vazifalar

rivojlanayotgan kompyuter texnologiyalarining e'tiborisiz qolmagan, keyingilar 50-yillarning o'rtalaridan boshlab biznesga faol tatbiq etila boshlagan. 1960-yillarning oxirida G'arbda menejmentning integral quroli sifatida biznes-logistika kontseptsiyasi shakllangan. Kontseptsianing asosiy mazmuni quyidagidan iboratdir: «Logistika faoliyat barcha turlarining menejmenti, ular tovarga taklifni talabga belgilangan joyda va belgilangan vaqtda harakatlanishi va muvofiqlashishiga yordam beradilar». Shu bilan birga ko'rib chiqilayotgan davr logistikaning umumlashtirilgan ta'rifini berishga harakat qilishni to'xtatmagan.

Jahondagi eng obro'li logistika tashkilotlaridan biri - keyinchalik logistika menejmenti kengashiga qayta tashkil qilingan jismoniy taqsimlash menejmenti bo'yicha milliy kengash, shu vaqtda logistikani quyidagicha ta'riflagan: «Logistika – bu mahsulotlarni ishlab chiqarishning oxiridan xaridorga, ba'zi bir hollarda xomashyoni ta'minot manbaidan ishlab chiqarish tomon harakatlanishini o'z ichiga oluvchi samarali harakatlanish bilan bog'liq faoliyatdir. Bu faoliyat o'z ichiga materiallarni tashish, omborga joylashtirish, ishlab chiqish, himoyaviy o'ralish, zaxiralarning nazorati, ishlab chiqarish va omborlar joylashgan erni tanlash, talabni bashoratlash, marketing va iste'molchilarga xizmat ko'rsatishni oladi». Yana bir mashhur logistik tashkilot - Amerika muhandis - logistlar tashkiloti quyidagi ta'rifni taklif qilgan: «Logistik boshqaruv san'ati va fani, qo'yilgan maqsadlarga erishish uchun rejalashtirilgan operatsiyalarni amalga oshirish uchun ko'chirish vositalarini rejalashtirish, ta'minlash va qo'llashni ko'zda tutuvchi texnika va texnik usullardir».

3. Rivojlanish davri (1970-1980) biznes-logistika kontseptsiyasi asosida ishlab chiqarish va distribyutsiyalash (taqsimlash)da harajatlarni kamaytirishning yangi yo'llarini qidirish hamda logistik tizimlarni keng yoyish va sanoat logistikasi tamoyillari va sifatni umumiy boshqarishning falsafasini qo'llash bilan ta'riflanadi. Ammo foydani oshirishdan manfaatdor firmalarning ko'pchiligi uchun harajatlarni nazorat qilish va kamaytirishga logistik yondashish hali aniq bo'lmagan. Logistik muvofiqlashtirishni tatbiq qilishga harakatlarni ko'pgina yirik firmalarda menejmentning o'rtacha yuqori bo'g'inining qarshiligiga duch kelgan. Uzoq vaqt

davomida an'anaviy vazifalarni (masalan, xarid qilish, tashish, yuklarni qayta ishlash) bajarishga odatlangan menejerlar, ko'pincha, umumiy harajatlarni pasaytirish kontseptsiyasi asosida moddiy oqimlarni to'g'ri boshqarishni amalga oshirish uchun zarur tashkiliy o'zgarishlarni tatbiq etishga to'sqinlik qilganlar. O'sha vaqtda mavjud bo'lgan logistik harajatlarni tashkil qiluvchilarni ajratish va nazorat qilish va firmalar logistik operatsiyalarining moliyaviy natijalarini baholash uchun moslashmagan buxgalteriya hisobi tizimi qo'shimcha qiyinchiliklarni yaratgan.

Yuqori sifatli xomashyo resurslarining etishmasligi muhitida raqobat kuchayishi 1970-yillarning ajralib turuvchi alomati bo'lgan. Ko'pchilik mamlakatlarda ishlab chiqarish vositalariga investitsiyalarning avvalgi o'sishi nisbatan barqarorlashish bilan almashtirilgan. Shuning bilan bir vaqtda, umumiy logistik harajatlari o'sgan. Ko'pgina firmalarning asosiy vazifasi mahsulot tannarxini pasaytirish, xomashyo, materiallar, yarim fabrikatlar va butlovchi qismlardan ratsional foydalanishdan iboratdir. Bu davrda firmalarning rahbarlari biznes-logistika kontseptsiyasi asosida ishlab chiqarish va distribyutsiyalashda harajatlarni pasaytirish yo'llarini qidirish bilan jiddiy shug'ullanganlar. Resurs omili (mahsulotga energiya sarflanishi va material sarflanishini kamaytirish) raqobat kurashida asosiylardan biri bo'lgan. Logistika e'tibor bir oz ishlab chiqarishga ko'chirilgan, bunga ko'proq darajada ishlab chiqarishni nazorat qilish va boshqarishning kompyuter tizimlari paydo bo'lishi, texnologik jarayonlar va ishlab chiqarish bo'linmalarining boshqarish axborot tizimini tadqiq etilishi va rivojlanishi yordam bergan. 1970-yillarning oxirida G'arbda amalda «idish-o'rash» inqilobi tugallangan, u omborxonalar jarayoni, uning operatsion tarkibi, tashkil qilinishi, texnik va texnologik ta'minlanishini tubdan o'zgartirgan.

Transport - omborxonalar uskunalari, idishlar va o'rovchi materiallarning yangi turlarini ishlab chiqarish keng rivojlangan, zamonaviy avtomatlashtirilgan omborxonalar majmualari shakllana boshlagan, yuklarni konteynerli tashish faol tatbiq etila boshlagan. Taqsimlovchi logistik tizimlarda idishlar va o'rovchilarni standartlashtirish katta iqtisodiy samara bergan.

4. Integratsiyalash davri (1980-1990) firmaning logistik xizmatlari va uning logistik sheriklarini to'liq logistik tarmoqqa (xarid qilish - ishlab chiqarish - distribyutsiyalash va sotishga) birlashishi hamda moddiy birga bo'luvchi oqimlarni boshqarish, xalqaro logistik tizimlarning tashkil qilinishi bilan ta'riflanadi. Ko'rib chiqilayotgan davrda jahon iqtisodiyotida muhim o'zgarishlar sodir bo'lgan, ular logistik «parvoz»ning fenomenini izohlaydi. Ularning asosiylari quyidagilar:

- axborot texnologiyalarida inqilob va shaxsiy kompyuterlarni tatbiq etishi;
- iqtisodiyot infratuzilmasini davlat tomonidan tartibga solinishidagi o'zgarishlar, sifatni umumiy boshqarish falsafasini hamma joyda tarqatish;
- sherik va strategik ittifoqlarning o'sishi;
- biznesni tashkil qilishdagi tarkibiy o'zgarishlar.

Bu davrni shaxsiy kompyuterlar davri deb atash mumkin: ulardan foydalanish, SHK bazasida mahalliy hisoblash va telekommunikatsiya tarmoqlarini, avtomatlashtirilgan ishchi joylarning tashkil qilinishi logistika uchun yangi gorizontlarni ochganlar. Zamonaviy dasturiy ta'minlash SHKdan materiallarni xarid qilishdan to tayyor mahsulotlarni taqsimlash va sotishgacha integratsiyalangan logistik menejmentning interaktiv tadbirlarida foydalanishga imkon bergan. Logistika integral kontseptsiyasining vujudga kelishi va tasdiqlanishida vaqtning haqiqiy ko'lamlari va kirishning uzoqlashtirilgan rejimlarida aloqaning axborot tizimlari orqali (masalan, sputnikli telekommunikatsiya tizimlari orqali) moddiy oqimlar orqasidan nazorat qilish imkoniyati belgilangan rol o'ynagan. Shunday qilib, axborot texnologiyalaridagi moddiy inqilob bilan bir qatorda axborot va moliyaviy oqimlarni boshqarish zamrligini tushunishni kuchaytirgan.

1985-yilda logistik menejment kengashi logistikaning ta'rifini quyidagicha aniqlagan: «Logistika xomashyo, materiallar, zaxiralar tugallanmagan ishlab chiqarish, tayyor mahsulotlar, xizmatlar va birga bo'luvchi axborotlar oqimini iste'molchilar talablarini to'liqroq qanoatlantirish maqsadlari uchun ushbu, oqimlarni vujudga kelgan joydan uni iste'mol qilish joyigacha (shu jumladan, import,eksport, ichki va tashqi harakatlanish)ni rejalashtirish, boshqarish va

nazorat qilish jarayonidir». Bu ta'rifda uch jihat muhimdir. Birinchidan, logistik faoliyat integratsiyalangan xarakterga ega bo'lib, moddiy resurs va tayyor mahsulotlar oqimini vujudga kelgan joyidan iste'mol joyigacha cho'zilib yotadi. Ikkinchidan, birga bo'luvchi axborotlarni boshqarishning muhimligi ta'kidlangan. Uchinchidan, servisli (nomoddiy) oqimlar logistik manfaatlar sohasida birinchi marta tushib qolganlar. Bu servisli xizmatlar sanoatida logistik yondashishlarni rivojlantirish asosiy ahamiyatga ega, chunki o'tgan o'n yilliklarda faqat moddiy oqimlarga logistikada o'rganish va muvofiqlashtirishning obyekti bo'lganlar. Xorijda keng tarqalayotgan sifatli umumiy boshqarish kontseptsiyasi (total quality management, TQM) logistik o'zgarishlarning eng muhim harakatlanuvchi kuchlaridan biri bo'lib qolgan. Jahonning juda ko'p ilg'or kompaniyalari tomonidan qurol qilib olingan ushbu kontseptsiya menejmentning nazariyasi va amaliyotida to'ntarish yasadi¹⁵.

Logistika tushunchasi oldinlari judayam tor doiradagi mutaxassislar tomonidan talqin qilingan bo'lsa, bugungi kunga kelib judayam keng doirada qo'llanilmoqda. Bugungi kunda logistika sohalar qamrovi bo'yicha yangi bo'lishiga qaramasdan barcha sohalarni qamrab olmoqda.

Logistika tushunchasi oziq-ovqatlarni taqsimlash ma'nosida ham ishlatilgan. Ko'pchilik manbalarda logistika so'zi harbiy ishga bog'lanadi. Ya'ni, qadimiy Gretsiyada harbiy xizmatda 10 ta logistik bo'lgan. Rim imperiyasida ham harbiy xizmat logistik ma'nosini beruvchi xizmatchilar bo'lgan. Logistiklarning asosiy vazifasi oziq-ovqat mahsulotlarini taqsimlash bo'lgan.

Qadimiy Afinada logist kasbi egalari har yili tasodifiy tanlash orqali shakllantirilgan. Ularning vazifasi boshqa davlat xizmatchilarini hisobotlarini tekshirish bo'lgan.

Umuman olganda logistika tushunchasi qadimiy Gretsiyada "hisoblash san'ati" ham deb atalgan. Ayrim manbalarda logistika miloddan avvalgi IV asrda Gretsiyada paydo bo'lgan. O'zbekiston milliy entsiklopediyasida logistika – hisoblash, muhokama san'ati deb yozilgan.

¹⁵ Samatov G.A., Karrieva Ya.K. "Logistik tizimlarni modellashtirish". Darslik –T.: TDIU, 2019. –274 bet.

Boshqa bir manbaning ma'lumot berishicha, Vizantiya imperiyasida IX asrda paydo bo'lganligini aytishadi. Soliqlarni hisoblash va taqsimlashni boshqarishda foydalanilganligi to'g'risidagi ma'lumotlar keltirilgan.

Logistika bo'yicha birinchi ilmiy ish muallifi frantsuz, harbiy mutaxassis Djomini hisoblanib, logistika atamasiga harbiy tomonlama yondashib o'z mualliflik ta'rifini keltirgan. U logistika tushunchasi ko'p narsani qamrab olishi bilan birga, harbiy sohada rejalashtirish, boshqarish eng muhimi ekanligini ta'kidlaydi.

Ma'lumotlarga qaraganda Napoleon Bonapart o'z armiyasida harbiy soha ta'minotini o'z vaqtida to'g'ri boshqarish borasida logistikaning printsiplarini qo'llagan. Logistika ikkinchi jahon urushi davrida harbiy ishlab chiqarish, transportda etkazib berish kabilar orqali harbiy sohada yanada taraqqiy etib yaqqol namoyon bo'ldi.

Yigirmanchi asrning 60-yillarida dastavval harbiy sohada qo'llanib kelinayotgan logistika tushunchasi asta-sekinlik bilan xo'jalik sohasiga, undan keyin butun ishlab chiqarishga yoyila boshlandi.

O'zbekistonda mutaqqillik yillarida logistika tushunchasi iqtisodiyot sohasiga kirib kela boshladi. Bugungi kunda harbiy sohada deyarli qo'llanilmaydigan logistika atamasi iqtisodiyot, xizmat ko'rsatish, biznesda ko'p qo'llanilib kelinmoqda. Ayniqsa, tashish, jumladan ishlab chiqarilayotgan mahsulotlarni va yo'lovchilarni tashish sohasida logistikaning ahamiyati beqiyos ekanligi e'tirof etilmoqda. Shundan kelib chiqqan holda tovarlarni etkazib berishning yangi usul va shakllari joriy qilinmoqda.

Xorijiy tadqiqotlarda aytilishicha tadbirkorlik faoliyatida logistikani belgilashda asosiy ikkita umumiy yo'nalishga ajratish mumkin. Birinchi yo'nalish tovarlarni harakati bilan bog'liq bo'lib, bu erda tovarlar ishlab chiqaruvchidan iste'molchiga etkazib beriladi. Ikkinchi yo'nalish tovarlar harakati bilan bog'liq operatsiyalarni boshqarishga borib taqaladi. Bunda etkazib beruvchilar va iste'molchilar bozori tahliliga asoslanib, tovar va xizmatlarga bo'lgan talab va taklif, tovar harakati ishtirokchilari qiziqishlarini rivojlantirishga qaratiladi.

Shu bois, logistikaning yuqorida sanab o`tilgan yo`nalishlaridan kelib chiqib, bir qancha qarashlar yuzaga kelgan. Jumladan, professor G.Pavellek va AQSH milliy kengashi xodimlari tomonidan materiallar taqsimotini boshqarishga asosiy urg`u berib, logistikaga korxonaga kelib tushadigan va qayta ishlanadigan va chiqib ketadigan hamda ma'lumotlarga mosligini rejalashtirish, boshqarish, nazoratni amalga oshirish deb ta'kidlashadi.

Frantsuz iqtisodchilari logistikaning iqtisodiy ahamiyatini ochib berishga harakat qilishadi. Bir guruh frantsuz olimlarining fikricha, logistikaning mohiyati kamroq xarajat qilish asosida kerakli miqdor va sifatdagi mahsulotni olish uchun belgilangan vaqt va joyda turli xildagi faoliyatni amalga oshirish deya ta'kidlanadi.

Germaniyaning "Danzas" Transport-ekspeditorlik firmasi ma'lumotnomasida, logistika har qanday korxonaga tomonidan optimal foyda olish maqsadida, material resuslarini korxonaga ichidagi va uning tashqarisidagi harakatini tezlashtirishdan, ya'ni xom ashyoni sotib olish, ishlab chiqarish, iste'molchiga etkazib berish tizimini o`z ichiga olishi keltirilgan.

Logistikaga berilgan tushunchalarga qaraydigan bo`lsak, uning iqtisodiy, moliyaviy tomoni bilan birga boshqarish, nazorat tomonlarini ham ko`rishimiz mumkin.

Professor Pfolem material xarajatlarini qisqartirish, ular harakatini rejalashtirish hamda nazorat qilish logistikaning belgisi ekanligini ta'kidlaydi.

Ko`plab ilmiy tadqiqotlarda sohalardan kelib chiqqan holda logistika tushunchasiga o`z munosabatlarini bildirib kelmoqdalar. Logistika tor ma'noda mahsulotlarni, iste'molchiga etkazib berish ma'nosida keladigan bo`lsa, amaliyotda esa bu tushunchaning naqadar kengayib borayotganligini ko`rishimiz mumkin.

Tadqiqotlarda logistika keng tushuncha ekanligi qayd etilib, mutaxassislar tomonidan turlicha yondashilgan. Transportda tashish, ortish-tushirish, ombordagi kirimi va chiqimini yuritish kabi tor ma'noda tushunmaslik lozim. Yuqoridagilardan kelib chiqqan holda logistikani material oqimini birlashmasi

manbasidan oxirgi iste'molchisiga etkazib bergunga qadar tovar harakati to'g'risidagi ma'lumotlarni shakllantirish asosida boshqarish tushuniladi.

Shu bois, tadqiqotchilar M. Porter, D. Stoklar logistika o'z an'anaviy mohiyatidan allaqachon chiqib ketganligini ta'kidlab, korxonani strategik boshqarish va rejalashtirishda katta ahamiyat kasb etishini ta'kidlaydi.

Frantsuz iqtisodchilari E. Mate va D. Tikse esa logistika tadbirkorlik harakitining markazida bo'lishi lozim va u firma umumiy siyosatini belgilab beruvchi eng muhim faktorlardan biri ekanligini ta'kidlaydi.

Angliyalik tadqiqotchilar D. Benson va Dj. Uaytxedlarning fikricha, logistika bozorni tadqiq etish va prognoz qilish, ishlab chiqarishni rejalashtirish, xom ashyo, material va uskunalarni sotib olish, tovar harakati bilan bog'liq operatsiyalarni nazorat qilish, sotib oluvchilarga xizmat ko'rsatishni o'rganishni ham o'z ichga oladi.

Yana bir guruh angliyalik tadqiqotchilar M. Kristofer va G. Uils logistikani nafaqat korxonalar uchun balki tarmoqlar uchun ham foydali hisoblaydilar. Ular korxonalar va omborlar masalalarini echimiga qarab, tarmoqlar bo'yicha qarorlar qabul qilish lozimligini ta'kidlaydilar.

Yuqoridagilardan kelib chiqqan holda, g'arb olimlari logistikani bir qancha turlarga bo'ladilar. Jumladan, materiallar ta'minoti bilan bog'liq logistika, ishlab chiqarish logistikasi, marketing yoki taqsimlovchi logistika va har bir logistika turining ajralmas qismi bo'lgan transport logistikasiga bo'lishadi.

Albatta turli olimlar tomonidan logistikaning turlari va uning ko'lami to'g'risida ma'lumotlar keltirilgan. Ammo, logistikaning bugungi kundagi mohiyatidan kelib chiqib, uni kengaytirish va har birini asoslash mumkin.

Logistika olimlar tomonidan o'tkazilgan tadqiqotlar va ularning natijasini ikki guruhga bo'linadi. Birinchi guruh olimlar tomonidan logistika alohida xo'jalik yurituvchi subyekt faoliyatining yo'nalishi sifatida ishlab chiqarish jarayonida materiallar oqimini boshqarish deb ta'riflangan bo'lsa, ikkinchi guruh tadqiqotchilar tomonidan fanlararo ilmiy yo'nalish sifatida materiallar oqimi samaradorligi va uni oshirishning yangi imkoniyatlarini qidirishga qaratilgan.

Logistika tushunchasiga termin sifatida A.N. Rodnikovning adabiyotida batafsilroq va davrlar bo'yicha o'zgarishlar asosida yig'ilgan ma'lumotlarga asoslangan holda berilgan.

O'zbekistonlik olim A.Aliqulov o'z tadqiqotida paxta tolasini ishlab chiqarish va tayyorlash xarajatlar hisobi hamda tahlilida logistika kontseptsiyalaridan foydalanish masalalarini yoritgan. Tadqiqotchi tomonidan logistikaga fan sifatida munosabat bildirilib, quyidagicha mualliflik ta'rifi keltirilgan: "Logistika-axborotlarni qabul qilish, qayta ishlash va etkazib berish asosida material oqimlari harakatini rejalashtirish, tashkil etish, boshqarish va nazorat qilish hamda ta'minot, ishlab chiqarish va sotish jarayonlarini bir-biri bilan optimal bog'lanishini ta'minlovchi fandır".

Bundan tashqari tadqiqotchi logistikaning bugungi kunda qo'llanilayotgan to'rtta kontseptsiyasi haqida ma'lumot bergan. Ularga umumiy logistik xarajatlar kontseptsiyasi, logistikada biznes jarayonlarining reinjiningi kontseptsiyasi, logistikaning yaxlitlangan strategiyasi kontseptsiyasi, mol etkazib berish zanjirini boshqarish kontseptsiyasini kirishi ma'lumotlar asosida keltirgan.

Respublikamizda olib borilayotgan iqtisodiy islohotlarning keyingi bosqichlarida barcha sohalar kabi, logistika masalasiga ham katta e'tibor qaratilmoqda. Ayniqsa, so'nggi yillarda transport logistikasining rivojlanib borishi olib borishi va bu borada qilinayotgan ishlar, logistika markazlarini tashkil etilishi, ular tomonidan xizmatlar ko'rsatish sifatining oshirilishi muhim qadamlardan biridir.

Fikrimizcha, mamlakatimizda transport logistikasi rivojlanib borar ekan, mazkur sohasi hisob-axborot bilan ta'minlash, doimiy kuzatishlar va o'rganishlar asosida tahlil ishlarini amalga oshirish hamda nazorat qilish orqali prognoz ko'rsatkichlarini shakllantirish muhim ahamiyat kasb etadi.

N.J.Nosirovaning fikricha, mamlakatimizda logistikani rivojlantirishda quyidagi eng muhim vazifalarni amalga oshirish lozim¹⁶: Birinchidan,

¹⁶ N.J.Nosirova. O'zbekistonda logistikaning xizmatining rivojlanishi va istiqboli // "Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar" ilmiy elektron jurnali. № 4, iyul-avgust, 2016-yil

mamlakatimiz logistikasini rivojlantirish darajasini xalqaro me'yoriy standartlarga imkon qadar yaqinlashtirish o'ta muhim vazifa sifatida qo'yilishi lozim. Bunda asosan axborot texnologiyalari negizida logistikani rivojlantirish va uning o'zgarishlarini boshqarish borasida yaxlit strategik tizimga ya'ni klasterlashga alohida e'tibor qaratish lozim. Mamlakatimizda logistikani integratsiyali rivojlantirish tizimlarini joriy etishdagi asosiy ijobiy samaralar hududiy va mintaqaviy kelishuvlarni kompleks rivojlantirish, ishlab chiqarish klasterlari va erkin iqtisodiy hududlarni bog'lashda aks etadi, bu zamonaviy sanoat majmualarini, erkin iqtisodiy zonalarni yaratish imkonini beradi. Istiqbolda esa xalqaro talablarga mos yangi raqobatbardoshlik omillari, transport yo'laklari, transport-logistika klasterlari ham keng rivojlanadi.

Ikkinchidan, O'zbekiston xalqaro logistik platformasini innovatsion modelini shakllantirish lozim. Bu o'z navbatida qo'shimcha qiymat yaratish, savdo va investitsiyalar hajmini oshishi ko'rinishidagi uzoq muddatli foydaga biznes jarayonlarini puxta integratsiyalash asosidagina erishish mumkinligini anglatadi. Logistik platformalarning innovatsion modellarini shakllanishi tashuvlarda xatoliklarning oldini olish, korxonalar, mintaqa va mamlakatlarga iqtisodiy o'sishni ta'minlash imkonini beradi. Uchinchidan, logistika tizimining kadrlar salohiyatini yanada oshirib borishi, logistik tizimlarni axborotlashtirish, klasterlash, hamda ichki logistik platformani (terminallar, ombor xo'jaligi)larning o'zaro integratsiyasini yanada samaradorligini oshirish lozim deb hisoblaymiz.

Turtinchidan, samarasiz raqobatni maqbullashtirish va tranzaktsiya xarajatlarini kamaytirish, vazifalarni taqsimlash, mijozlar, yuklar bazasini kengaytirish, geografik yuklash faoliyatini kengaytirish imkonini beradi, bu esa jahon bozorlarida O'zbekiston nufuzini oshirish imkoniyatini belgilab beradi.

Beshinchidan, logistik o'zaro ta'sir bo'yicha samarali amaliyotlarni tanlash, logistikada murakkab va aralash kasbiy vakolatlar ishlab chiqish va o'zlashtirish hisobiga kuchli sinergetika samarasiga erishish imkonini beradi.

A.Jumanov va boshqalarning tadqiqotlarida keltirilishicha, jahonning yirik industrial-agrar mamlakatlari tarkibiga kirib borayotgan respublikamizda, logistikani rivojlantirishning zamonaviy bosqichi amaldagi bozor iqtisodiyoti samaradorligini ta'minlashning ijtimoiy-iqtisodiy jarayonlari og'irligini ko'rsatadi va iqtisodiy siyosatni yanada takomillashtirishni qonuniy talab qiladi. Bu birinchi navbatda agrar tarmoqqa tegishli ekanligini va aynan ushbu tarmoq respublikamiz iqtisodiyotining barcha tarmoqlarini amalga oshirish bazasi hisoblanishini unutmaslik zarur. Agrar islohotlar qishloq xo'jaligini rivojlantirish va krizis holati xavfini kamaytirish uchun qulay iqtisodiy muhitni yaratishga yo'naltirilgan birinchi darajali chora-tadbirlarni amalga oshirish zaruratini keltirib chiqaradi. Agrar tarmoqdagi logistika bozor iqtisodiyoti rivojining instrumentlaridan biri bo'lishi shart. O'zbekiston Respublikasida agrar logistikani faol rivojlantirish yaqinda boshlandi. Lekin, biznesda logistikaning roli va yuqori samaradorligini baholash tadbirlari allaqachon yo'lga qo'yilgan. Shunga muvofiq, agrar korxonalarini xomashyo va materiallar bilan ta'minlash, ishlab chiqarishni, agrar mahsulotlarni iste'molchiga etkazib berish jarayonlarini tashkil etishda yuzaga keladigan rejalashtirish, boshqarish va nazorat qilish jarayonlari uchun ilmiy asoslari, usullari va modellarini ishlab chiqish muddati kengroq davrni qamrab oladi¹⁷.

Agrar logistika kontseptsiyasi umumiy va ishlab chiqarish xarajatlarini qisqartirish maqsadida, boshqarishga samarador yondashish sifatida nisbatan keng foydalaniladi. Logistik faoliyatni amalga oshirish natijalarining sodda ko'rinishi hammaga ma'lum logistik miksga «8R» yoki «8N» muvofiq: zaruriy mahsulotni zaruriy sifat va miqdorda zaruriy iste'molchiga zarur vaqt bo'yicha zarur joyga, zarur xizmat narxlarida etkazib berishni va zarur logistik xizmat ko'rsatish darajasi ta'minlangan bo'lishi shart¹⁸

Logistika masalasi kun tartibiga chiqqanda, birinchi navbatda xarajatlar masalasi eng dolzarb masalalardan biri hisoblanadi. Bu borada, olimlar tomonidan

¹⁷ A.A.Djumanov, O.I.Soatov, J.Imomov. O'zbekiston Respublikasida agrologistikani rivojlantirish muammolari va istiqbollari. "Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar" ilmiy elektron jurnali. № 6, noyabr-dekabr, 2016- yil

¹⁸ А.Г. Кальченко, Основы логистики. Начальный учебник для студентов экон. спец. к.: знания, 1999. 240 с

ayrim tadqiqotlar va mulohazalarni keltirib o'tamiz. Jumladan, A.Rodnikov xarajatlarni qisqartirish yo'llarini izlash natijalari, ta'minot, tovarlarni saqlash va sotishni boshqarishni, marketing faoliyatini yaxshilash, etkazib beruvchilar, iste'molchilik va vositachilarning o'zaro faoliyatini chuqurlashtirish, materiallar oqimi shiddatining texnologik harakatlarini takomillashtirish va boshqa yo'nalishlarga tegishli ekanligini ko'rsatadi. Ushbu barcha jarayonlarni birlashtirish kontsepsiyasi "logistika" deb ataladi. Umumiy xarajatlarni kamaytirish harakatlari va sifatni oshirishga olib kelishi tasodifiy xarakterga ega emas. AQSH materiallar taqsimlanishini boshqarish bo'yicha Kengash ma'lumotlariga ko'ra, logistik faoliyatdagi mehnat mahsuldorligi o'sishi 1 % va korporativ xarajatlar qisqarishi 10-20 % ta'minlamoqda. Aynan shunday samaradorlik boshqa bir qator mamlakatlarda ham kuzatilgan¹⁹.

Zamonaviy logistika tashkilotlarining asosiy strategik vazifalari – samarali agrosanoat logistik tsiklini yaratishdan iborat bo'lib, mahsulotni ishlab chiqarishdan boshlab, uni qayta ishlash va oxirgi iste'molchiga realizatsiya qilish va etkazib berishgacha, shu jumladan agrobiznesda vertikal birlashishni amalga oshirish hisobiga xorijiy iste'molchilarga etkazib berishni ham qamrab olishi zarur. Shuning uchun ham logistik korxonalar yirik portlarga chiqish imkonini beradigan samarali va tezkor logistika sxemalarini joriy qilishlari shart. Qishloq xo'jaligi mahsulotlarini saqlashda muhim yo'qotishlar kuzatilmoqda, sabzavot-poliz, kartoshka va meva-uzum mahsulotlarini kuz va qishki mavsumlar uchun g'amlash va saqlash sharoitlarida yo'qotiladigan tabiiy yo'qotishlar aniqlash bo'yicha ASM ma'lumotlarda etishmovchiliklar mavjud bo'lib, qishloq xo'jaligi mahsulotlarini muzlatilgan va sovutilgan holatda hamda an'anaviy saqlash xonalarida maqbul saqlash sharoitlarini yaratish zarurligini va tabiiy yo'qotishlarni hisoblash usullarini ishlab chiqilishini talab etadi. Yaponiyada qishloq xo'jaligi mahsulotlarini saqlash davomida ularning yuqori sifatini ta'minlash uchun muzlatilgan ko'rinishda zaxiraga yig'ish bo'yicha faoliyatni muvofiqlashtiradigan logistika markazlari yaratilgan, bunda birinchidan tayyor mahsulotlar zaxirasini

¹⁹ А.Н. Родников. Логистика: терминологический словарь. –М.: инфра-м, 2000. 352 с.

dastlabki sovutish amalga oshirilsa, keyin ushbu mahsulotlarni muzlatish amalga oshiriladi va ular oxirgi iste'molchilarga etkazib beriladi.

A.Jumanov va boshqalarning fikricha, O'zbekiston Respublikasida agrologistikani rivojlantirish uchun quyidagi omillarni keltirish mumkin:

- 1) jahonda iqtisodiy tanqislikning hali tugamaganligini;
- 2) Markaziy Osiyo mamlakatlari orasida qishloq xo'jaligi mahsulotlarini etishtirish imkoniyatlari o'sishi va eksport bo'yicha raqobatning kuchayib borayotganligi;
- 3) ishlab chiqarish hajmi kengayib borayotganligi;
- 4) agrobiznes sohasida buxgalteriya hisobini yuritish tizimining takomillashmaganligi;
- 5) mutaxassislarning malakaviy tayyorgarlik darajalari etishmasligi va boshqalar.

Bundan tashqari fermer xo'jaliklari tashkiliy tuzilmalarida tadbirkorlikka moslashuvchan sharoitlar bo'yicha muhim o'zgarishlarni kiritish zarurati mavjud. Lekin, bungacha birinchi o'rinda logistika muammolariga davlat yondashuvi, ya'ni O'zbekiston Respublikasida agrologistikani rivojlantirishning davlat dasturlari qabul qilinmaganligi va tarmoqni rivojlantirishga investitsiya va tegishli bazalar mavjud emasligini keltirish mumkin.

Yuqoridagilardan xulosa qilishimiz mumkinki, respublikamizda amalga oshirilayotgan iqtisodiy islohotlarning pirovardida, respublikamizda logistikaning rivojlantirilishi zaruriyatga aylanib bormoqda. Buning asosiy sabablaridan biri esa, respublika ichidagi va uning tashqarisidagi kuchli integratsiya hisoblanadi. Bunday jarayonda logistika sohasining rivojlanishi va uning barqarorligini ta'minlash muhim ahamiyat kasb etadi. Logistikaning rivojlanishi bevosita logistik xizmatlar sifatini tushirmagan holda xarajatlarni kamaytirish, daromadni oshirishi evaziga bo'ladi.

Albatta, logistikaning rivojlanishini ta'minlashda barcha iqtisodiy dastaklar ishga solinishi lozim. Ammo, bu jarayonda logistik korxonalarda buxgalteriya

hisobini to'g'ri va optimal yo'lga qo'yish, xarajatlar hisobini yuritishning eng optimal va samarali usullarini qo'llagan holda xizmatlar tannarxini hisob yuritishni optimallashtirish orqali pasaytirish maqsadga muvofiq.

Logistik korxonalarda buxgalteriya hisobini yuritishda eng asosiy masala xarajatlar hisobiga qaratilishi tabiiy hol. Biroq logistik korxonalarda nafaqat logistik xarajatlar hisobini yuritish balki, boshqa buxgalteriya obyektlari hisobini yuritishni takomillashtirish orqali korxonada foydasini oshirish maqsadga muvofiq.

Biz tomonimizdan olib borilgan tadqiqotlar shuni ko'rsatdiki, aksariyat tadqiqotlarda logistik xarajatlar hisobi yuritilishi bo'yicha o'rganishlar qilingan, biroq logistik korxonalar tomonidan yuqori samaradorlikka erishi uchun faqatgina mazkur obyekt hisobini yuritish etarli emas. Shu bois, fikrimizcha, logistik xarajatlar hisobini yuritish har qanday korxonada nuqta nazaridan samarali tashkil qilinishi lozim bo'lsa, aynan logistika faoliyati bilan shug'ullanadigan subyektlar uchun buxgalteriya hisobining asosiy obyektlari hisobini optimallashtirish, takomillashtirish zaruriyati paydo bo'ladi.

Shu bilan birga har qanday buxgalteriya obyekti bevosita tahlil ishlarini amalga oshirishni talab etadi. Chunki doimiy tahlilsiz faoliyati natijalarini, faoliyat natijalariga omillar ta'sirini o'rganib bo'lmaydi. Faqatgina tahlil, omillarni bir-biriga bog'lagan holda tahlil qilish orqaligina logistik korxonalarining faoliyati samaradorligiga baho berish va tegishli xulosalar chiqarish hamda mazkur xulosalar asosida korxonani rivojlantirish istiqbollari belgilash mumkin.

Shu bois, logistik korxonalarda va logistika ishlarini amalga oshiruvchi korxonalarda hisob va tahlil ishlarini samarali tashkil etilishi ularning faoliyatini takomillashuviga va rivojlanishiga olib keladi. Bizning fikrimizcha, logistik faoliyat bilan shug'ullanuvchi korxonalar va logistika xizmatini mavjud bo'lgan alohida korxonalar kesimida hisob va tahlilni amalga oshirish yuqori natijalarni keltirib chiqaradi.

1.3-§. Logistik korxonalarda iqtisodiy tahlilni tashkil qilishning nazariy-uslubiy asoslari

Avvalambor shuni ta'kidlab o'tishimiz kerakki, har qanday tarmoq yoki sohani tahlil qilishda aynan shu sohaning alohida xususiyatlari hisobga olinmas ekan, sezilarli natijaga erishib bo'lmaydi. Chunki, bir tarmoq uchun chiqarilgan xulosalar va mazkur xulosalar asosida qabul qilingan qarorlar boshqa tarmoq yoki sohaga mos kelmasligi mumkin. Bu esa, oxir oqibatda tahlil natijalari samaradorligiga salbiy ta'sir o'tkazadi. Shu bois, logistik korxonalarida ham iqtisodiy tahlilni tashkil etishda mana shunday soha xususiyatini inobatga olish lozim.

Biz tomonimizdan olib borilgan nazariy tadqiqotlar shuni ko'rsatdiki, logistik korxonalarda iqtisodiy tahlilni tashkil etish, uning natijasi bo'yicha asoslangan xulosalar chiqarish hamda samarali iqtisodiy, boshqaruv qarorlarini qabul qilish, tarmoqning rivojlanishiga sezilarli ta'sir o'tkazadi.

Logistik korxonalar va ularning o'ziga xos xususiyatlarini inobatga olgan holda tahlilni tashkil etish va o'tkazish bo'yicha bir qator ilmiy ishlanmalar, o'quv adabiyotlari va boshqa turli manbalarda fikrlar, mulohazalar yuritilgan.

Jumladan, A.A.Kanke va I.P.Kohevayalar logistik tahlilni iqtisodiy tahlil kontekstida ko'rib chiqib, uning asosiy logistika kontseptsiyasiga asoslanishini ta'kidlash kerakligini, natijasi esa, umumiy xarajatlar tushunchasi rivojlanish uchun asos ekanligini keltirib o'tishadi²⁰.

Mualliflar biz tomonimizdan birinchi bobda keltirib o'tilganidek, logistik tahlil deganda asosiy e'tibor logistik xarajatlar tahliliga qaratilgan bo'lib, logistika xizmatini ko'rsatuvchi subyekt sifatida olinmagan. Aynan bir subyektning logistik xizmatini ko'rsatuvchi faoliyat turi sifatida ma'lumotlar keltirilgan va shunga muvofiq xulosalar shakllantirilgan.

S.I.Bogdanov va N.N.Yamovlar mazkur masala yuzasidan logistik xarajatlar borasida olib borilgan tadqiqot natijasiga ko'ra, logistik xizmatlarning bir zanjirni tashkil etishini inobatga olgan holda iqtisodiy tahlil qilishni ta'minot zanjirlarini

²⁰ Канке А.А., Кошечая И.П. Логистика: учебник. 2-е изд., испр. и доп. –М.: Форум; ИНФРА-М, 2007

logistik tahlil qilish sifatida qaralgan hamda logistika xarajatlarini tahlil qilish quyidagi usullarini keltirib o'tgan²¹:

- logistika xarajatlari tarkibini taqqoslash, logistika xarajatlarini tahlil qilish, strategik xarajatlarga e'tibor qaratish;

- xarajatlar elementlarini o'rganishga asoslangan va umuman xarajatlarni kamaytirishga qaratilgan xarajatlarni tahlil qilish;

- iste'molchilar buyurtmalarini bajarish jarayonining alohida bosqichlarini puxta o'rganish va arzon texnologiyalarga o'tish uchun ularni standartlashtirish imkoniyatlarini aniqlashga asoslangan funktsional va xarajatlarni tahlil qilish.

Mualliflar tomonidan keltirilgan usullar ham umumiy xarakterga ega bo'lib, to'g'ridan to'g'ri xarajatlarni boshqarishga, xarajatlarni tahlil qilish va uni imkon qadar pasaytirishga qaratilgan. Mazkur tadqiqotchilar subyektning barcha xarajatlarini tarkibidan logistik xarajatlarni ajratib olish, uni alohida tahlil obyekti sifatida o'rganish muhim ekanligiga e'tibor qaratishadi. Bu munosabat bir tomonlaman to'g'ri ammo bizning fikrimizcha, bunday tahlil logistik korxonalariga emas, har qanday korxonalar tomonidan logistik xizmatlarni ko'rsatishga taalluqli bo'ladi.

M.N.Kuznetsova²² logistik xarajatlarni tahlil qilish maqsadiga qarab, o'rganiladigan va amaliyga bo'lishadi. Quyidagilarni hisobga olishi zarurligini ta'kidlashadi:

- logistik xarajatlarning bosqichma-bosqich bo'linishi;
- xarajatlarni normallashtirish maqsadida, ularni kelib chiqish joylarini aniqlash;

- xarajatlarni logistika jarayonlarining asosiy komponentlari bilan bog'liqligi;

- xarajatlarning tarkibiy turlari bo'yicha tuzilishi;
- materiallarni harakatlanishi yoki saqlanadigan qismining oshishi hisobiga xarajatlarni o'zgarishini inobatga olish;

²¹ С.И. Богданов ва Н.Н. Ямов. Экономический анализ логистической деятельности. Известия УрГЭУ, 4(42) 2012

²² М.Н. Кузнецова. Экономический анализ: Теория и практика. 14(179)2010.

- aniq logistik qarorlarni qabul qilishda logistik xarajatlar to`g`risidagi ma'lumotlardan foydalanish darajasi.

Amaliy maqsadlariga esa, xarajatlarning aniq turlari bo`yicha tahlil qilish maqsadga muvofiqligini keltirib o`tadi. Muallif tomonidan keltirilgan mazkur masalalar logistik xarajatlarni tahlil qilish uchun muhim ahamiyat kasb etadi.

M.N. Kuznetsova tomonidan logistik xarajatlarni oqimning asosiy fazasi bo`yicha, xarajatlarni kelib chiqish o`rni bo`yicha, logistika jarayonlarining asosiy komponentlari bo`yicha va xarajat turlari bo`yicha turlarga bo`lish mumkinligini keltirib o`tadi.

Logistik xarajatlar oqimining asosiy fazasi bo`yicha xarajatlar tarkibiga ta'minot, ishlab chiqarish va sotish jarayonlari bilan bog`liq logistik xarajatlarni kiritadi. Xarajatlarni kelib chiqish o`rni bo`yicha xarajatlar tarkibiga esa, mahsulotlarni tashish bilan, ularning joyini o`zgartirish bilan bog`liq xarajatlarni kiritadi. logistika jarayonlarining asosiy komponentlari bo`yicha xarajatlar tarkibiga materiallarni fizik o`zgarishi va harakatini bilan bog`liq xarajatlarni kiritadi. Xarajatlarning turlari bo`yicha xarajatlar tarkibiga bevosita moddiy va boshqa aniq xarajatlarni kiritib o`tadi.

Albatta, muallif tomonidan xarajatlarni mazkur tartibda guruhlash muallif nuqtai nazaridan to`g`ri, biroq bizning fikrimizcha, barcha xarajatlar ham mahsulotlar ishlab chiqarish jarayonidagi ta'minot, ishlab chiqarish va realizatsiya qilish jarayoni bilan bevosita bog`liq. Bu esa, xarajatlarni judayam keng turlarga bo`lishga hojat yo`qligini keltirib chiqaradi. Chunki, har qanday boshqa logistik xarajatlar mazkur uchta jarayonning birida kelib chiqadi.

O`rganishlar shuni ko`rsatdiki, logistik korxonalar xarajatlariga ichki va tashqi omillarning o`z ta`siri mavjud. Bu borada, M.N. Kuznetsova logistik xarajatlarga ta`sir qiluvchi ichki omillarga:

- korxonada faoliyatining ko`lami;
- korxonada faoliyatining tuzilishi, foydalaniladigan materiallar tarkibi;
- korxonada materiallarning harakati bilan bog`liq xarajatlar;
- foydalaniladigan zaxira hajmi;

- korxonada moliyaviy holati va uning logistik xarajatlarni qilishga ta'siri kabilarni kiritadi.

Tashqi omillarga esa, korxonada tomonidan boshqarib bo'lmaydigan, tashqi iqtisodiy siyosat, soliq va boshqa shunga o'xshash korxonaga bog'liq bo'lmagan holatlardan kelib chiqib paydo bo'ladigan xarajatlarni kiritadi. Bunday xarajatlarga esa, quyidagilarni kiritadi: tashqi bozordagi logistika xizmatlari haqi bilan bog'liq masalalar, kreditlash bilan bog'liq, tashqi investitsiyalar bilan bog'liq masalalar, soliqlar, soliq stavkalari bilan bog'liq masalalar, amortizatsiya normalari va boshqa shu kabi korxonaga bog'liq bo'lmagan xarajatlarni kiritadi.

Mazkur xarajatlar logistik xarajatlar summasiga sezilarli ta'sir qilmasada, logistik korxonalar faoliyati tahlilida bularni hisobga olmaslik foydani pasayishiga olib kelishi tabiiy. Shu bois, bizning fikrimizcha, logistik xarajatlar tahlilini hisobga olish va tahlil qilishda bir tomonlama yondashish maqsadga muvofiq emas.

Biz tomonimizdan olib borilgan ko'pgina o'rganishlardan shunday xulosa qilish mumkinki, logistik faoliyatining tahlilini amalga oshirish yoki uning hisobini yuritish masalalarida asosiy e'tibor, xarajatlar hisobi va xarajatlar tahliliga qaratilgan. Ammo, shu bilan birgalikda, asosiy faoliyati logistik xizmatlarni ko'rsatish bo'lgan, xo'jalik yurituvchi subyektlar faoliyatida buxgalteriya hisobining boshqa obyektlari, jumladan, aktivlar, xususiy kapital, daromad va xarajatlar, foyda va zararlar bilan bog'liq munosabatlar hisob obyektini sifatida alohida tadqiq qilinmagan.

Bizning fikrimizcha, xarajatlar nuqtai nazaridan qaralganda ham xarajatlar tahlilini amalga oshirishda quyidagi jihatlarga e'tibor qaratish maqsadga muvofiq:

- logistik xarajatlarning faoliyat turiga bog'liqligi, ya'ni, asosiy faoliyat turi logistik faoliyat bo'lgan subyektlarda logistik xarajatlarning tarkibiy tuzilishi tahlili;

- logistik xarajatlarni xizmatlar tannarxiga olib borish usullari;

- logistik xizmatlar tannarxiga kiritilmaydigan boshqa xarajatlar tahlilini amalga oshirish hamda bunday xarajatlarning umumiy xarajatlar tarkibidagi ulushi;

- logistik faoliyatni amalga oshirishda tashqi omillar bilan bog`liq xarajatlar, soliq siyosatining o`zgarish, xorijiy mamlakatlar bilan bog`liq xalqaro tashishlarni amalga oshirish xarajatlarining o`zga xos xususiyatlarini inobatga olish.

Birinchi navbatda logistik xarajatlarni korxonada faoliyatiga bog`liqligini inobatga olgan holda tahlil qilish, korxonada faoliyatiga qarab xarajatlar hisobini yuritish nuqta nazaridan hamda uni tahlil qilish maqsadida amalga oshiriladi. Bunda, tahlilning asosiy vazifasi logistik xizmatlar ko`rsatish asosiy faoliyati logistik xizmatlarni ko`rsatish bo`lgan subyektlarning asosiy faoliyat xarajatlarini aniqlash, tahlil qilish hamda olingan asosiy faoliyat daromadlariga muvofiqligini aniqlashdan iborat bo`lishi kerak.

Bunda asosiy faoliyati logistik xizmat ko`rsatish bo`lgan xo`jalik yurituvchi subyektlar uchun, xarajatlarni quyidagi guruhlariga bo`lish orqali tahlil qilish maqsadga muvofiq:

- asosiy faoliyat bilan bog`liq xizmatlar tannarxiga kiritiladigan xarajatlar;
- xizmatlar tannarxiga kiritiladigan asosiy faoliyat bilan bog`liq bo`lmagan xarajatlar;
- asosiy faoliyat bilan bog`liq bo`lmagan boshqa xarajatlar.

Asosiy faoliyat bilan bog`liq xizmatlar tannarxiga kiritiladigan xarajatlar tarkibiga bevosita logistik xarajatlarni ko`rsatish jarayonida xizmatlar tannarxini tashkil qiluvchi xom-ashyo va materiallarning sarflanishi, yoqilg`i-energetika xarajatlari, mehnat haqi va u bilan bog`liq boshqa xarajatlar, asosiy faoliyatda xizmat ko`rsatuvchi asosiy vositalarning amortizatsiya xarajatlari va boshqa shu kabi bevosita logistik korxonaning asosiy vositalari bilan bog`liq xarajatlarini kiritish lozim.

Bu xarajatlar oxir-oqibat logistika korxonasining asosiy faoliyatiga ta`sir qilib, uning asosiy faoliyatdan olingan foydasini kamayishiga olib keladi. Shu bois, logistik korxonalar tahlil jarayonida xarajatlarni mazkur yo`nalishda tahlil qilish muhim ahamiyat kasb etadi.

Odatda xizmatlar tannarxiga kiritilmaydigan xarajatlar bevosita asosiy faoliyatga aloqasi bo`lmay, bevosita mahsulot, ish yoki xizmatning tannarxiga

kiritish imkoniyati bo`lmaydi. Biroq logistik korxonalarining o`ziga xos xususiyatlaridan kelib chiqadigan bo`lsak, tashish bilan bog`liq ayrim xarajatlar borki, bunday xarajatlar bevosita asosiy faoliyat bilan bog`liq bo`lmay, amaldagi qonunchilik talablariga ko`ra, mazkur xizmatlar tannarxiga kiritilmasligi kerak, biroq bunday xarajatlar asosiy faoliyatni amalga oshirish jarayonida sodir bo`lishi, jumladan, xalqaro tashishlar jarayonida yuzaga keladigan jarayonlar bilan bog`liqligi, bunday xarajatlar tahlilini alohida amalga oshirish lozimligini keltiradi.

Asosiy faoliyat bilan bog`liq bo`lmagan boshqa xarajatlar esa, bevosita asosiy faoliyatga aloqasi bo`lmagan, ammo, logistik korxonalarda amalga oshiriladigan, ayrim davr xarajatlari, moliyaviy operatsiyalar bilan bog`liq xarajatlar, soliq bilan bog`liq xarajatlar kiritiladi.

Yuqorida keltirib o`tilgan xarajatlar tarkibini bunday guruhlashdan maqsad, xarajatlarni samaradorligi, ya`ni, asosiy faoliyat bilan bog`liq xarajatlarning jami xarajatlardagi ulushi, asosiy faoliyat bilan bog`liq daromadlar bilan taqqoslab o`rganish, ularning nisbatiga baho berish hisoblanadi.

Logistik korxonalarini tahlilida hisobga olinmaydigan, yuqorida ta`kidlab o`tganimizdek, ikkinchi daraja sifatida qaraladigan buxgalteriya hisobi obyektlari borki, shunchaki xarajat tarkibi emas, faoliyat logistika xizmatini ko`rsatish subyekti bo`lgan korxonalar bunday buxgalteriya hisobi obyektlari tahlilini amalga oshirishi lozim.

Jumladan, logistik korxonalarda aktivlarni tahlil qilish, ularning tarkibiy tuzilishiga baho berish, har bir faoliyatga xos aktivning umumiy aktivlarga nisbatiga baho berish lozim. Bunda asosiy vositalarning eskirish va yangilanish koeffitsientlari, debitorlik qarzlarning aylanish davrini ifodalovchi ko`rsatkichlari tizimiga, shu bilan birga aktivlar rentabelligiga alohida e`tibor qaratish maqsadga muvofiq.

Jumladan, asosiy vositalarning eskirish koeffitsientini aniqlash, unga aniq norma qo`yish masalasi doimo diqqat markazimizda bo`lib, bu aktivlarning foydalanish darajasiga yoki tarmoq xususiyatidan kelib chiqmagan holda tavsiyalar beriladi. Ammo, logistika korxonalarining o`ziga xos xususiyati borki, bundan

asosiy e'tibor tashishda foydalanishi, saqlashda ishlatilishi yoki realizatsiya jarayoniga bog'liqligiga qarab ularning eskirish koeffitsienti darajasiga baho berish lozim.

Logistik korxonalarda shunday holatlar ham bo'ladiki, tashish xizmatlarini bajaruvchi harakatdagi tarkib (tashish transportlari) bir vaqtning o'zida saqlash vazifasini ham bajaradi. Shu bois, asosiy vositalarning eskirish darajasi, unga hisoblanadigan amortizatsiya xarajatlari ham mana shunday xususiyatlarni inobatga olgan holda belgilanishi, hisobi hamda tahlili amalga oshirilishi lozim.

Logistik korxonalarda yana bir muhim masala borki, bu tashish xarajatlari yoki saqlash xarajatlarini amalga oshirgandan keyingi debitorlik qarzlarning vujudga kelishi va so'ndirilishining davriyligidir. Bu borada tahlilda ko'riladigan masala, debitorlik qarzlarning aylanish davrini o'rganish va unga baho berishdir. Logistik korxonalarda debitorlik qarzlarning paydo bo'lishi va uning so'ndirilishi ham bir me'yorda, aniq zamonda amalga oshmaydi. Ayrim debitorlik qarzlarning vujudga kelishi va so'ndirilishi bir necha kunni tashkil qilsa, ayrimlarining shakllanishi ham uning so'ndirilishi ham uzoq muddatni talab etadi.

Shu bois, logistik korxonalarda debitorlik qarzlari tahlilini amalga oshirishda debitorlik qarzlarni ularning davrlarga bo'lgan holda tahlil qilish maqsadga muvofiq. Shu bilan bog'liq yana bir masala borki, bu bevosita debitorlik qarzlarning tashkil topish manbaidir. Odatda logistik xarajatlarning aksariyati bevosita ta'minot jarayoni bilan bog'liq bo'lib, debitorlik qarzlari ham aynan shu yo'nalishda bo'ladi. Tahlil jarayonida mazkur xususiyat ham inobatga olinishi kerak.

Logistik korxonalarida xalqaro tashishlarning amalga oshirilishi bevosita, turli mamlakatlar chegaralaridan o'tish orqali o'sha mamlakatning mahsulot, ish va xizmatidan foydalanishiga olib keladi. Shu bois, mazkur jarayonda turli mamlakatlardan xarid qilinadigan xom-ashyo, yoqilg'i va ehtiyot qism va boshqa xarajatlar hisobini yuritish hamda tahlil qilish zaruriyati vujudga keladi. Bu esa, birinchi navbatda xorijiy valyuta bilan bog'liq munosabatlarni hisob va tahlil nuqtai nazaridan o'rganishni talab etadi.

O`zbekiston Respublikasida mahalliy va xorijiy xizmat safari bilan bog`liq masalalarni tartibga soluvchi me`yoriy-hujjatlar mavjud bo`lib, aynan logistik korxonalaridan bir necha kundan oygacha, bir davlatdan bir necha davlatlar orqali boshqa mamlakatlarga etib borish va qaytish jarayoni mazkur normalarni ham aynan tarmoq xususiyatini inobatga olib moslashtirishni talab etadi. Bu esa, nafaqat xorijiy valyuta bilan bog`liq turli operatsiyalarni balki, mehnatga haq to`lash bilan bog`liq xarajatlar to`g`ri hisobga olish va natijaga qaratilgan, samarali tahlilini tashkil etish zaruriyatini keltirib chiqaradi.

Logistik korxonalarda biz tomonimizdan e`tibor qilinishi lozim bo`lgan navbatdagi masala mazkur korxonalarining bevosita daromadlilik, foydalilik ko`rsatkichlarini tahlil qilish lozimligi bo`lib, yuqoridagilardan ko`rinib turibdiki, bu korxonalarining daromad va xarajatlarning hisobi va tahlili ham anchagina aniqlikni talab etadi.

Logistik korxonalarining daromadlilikini ifodalovchi asosiy ko`rsatkichlardan biri bu rentabellikni ifodalovchi ko`rsatkichlar bo`lib, bunday korxonalar uchun rentabellikni hisoblash metodikasi ham tarmoq xususiyatidan kelib chiqib, ishlab chiqilishi lozim.

Logistik korxonalarining foyda yoki zarar ko`rsatkichlari tahlil qilinganda, ularning foydasiga ta`sir qiluvchi ichki va tashqi omillarni tahlil qilish bunday ko`rsatkichlarni aniq hisoblash va samarali xulosalar chiqarishga olib keladi.

Butun dunyoda jumladan, O`zbekistonda ham o`z ta`sirini o`tkazgan koronavirus pandemiyasi logistik korxonalarining ham daromad va xarajatlari tarkibiga sezilarli ta`sir ko`rsatdi. Shu bois, logistik korxonalar tahlilini amalga oshirish, uning foydalilik darajasini, barqarorligini, rentabelligini ifodalovchi ko`rsatkichlarni hisoblashda aynan mana shu pandemiya jarayonlarini ham inobatga olish lozim.

Biz tomonimizdan olib borilgan tadqiqotlar asosida, shunday xulosaga kelindiki, turli pandemiyalar davrida, logistik korxonalarining xarajatlari oshishi yoki keskin tushib ketishi ham mumkin. Buning sababi, logistika faoliyatiga bevosita bog`liq. Ya`ni, 2020-2021-yillardagi pandemiya sharoitlarida ham hamma

logistik korxonalar ham faoliyatini zarar bilan yakunladi deya olmaymiz. Sababi, pandemiya vaqtida barcha sohalar to`xtatilgan bo`lsa ham yuklarni, dori-darmonlarni tashish xizmatlari diqqat markazida bo`ldi.

Logistik korxonalarda alohida sifatida o`rganilishi kerak bo`lgan navbatdagi tahlil obyektini bu bevosita mehnatga haq to`lash bilan bog`liq xarajatlar tahlilidir. Nega aynan bunga e`tibor qaratilishi lozimligi, ayniqsa pandemiya sharoitida xalqaro tashish xizmatlari bilan bog`liq xizmatlarni ko`rsatuvchi korxonalar tomonidan turli mamlakatlarga yuklarni yuk avtomobillarida tashish va mazkur tashish jaraniyoda kasallik xavfining yuqori bo`lganligida ancha muhokama qilinadigan masala ekanligini ko`rsatib berdi.

Bizning fikrimizcha, nafaqat mahalliy tashish balki, xalqaro tashish bilan shug`ullanadigan logistik korxonalarda mehnatga haq to`lash, xodimlarni tayyorlash, qayta tayyorlash xarajatlarini to`g`ri tashkil qilish, bunday xarajatlar tarkibiga xodimlarni tibbiy bilimini oshirish, milliy tibbiy sug`urtasini amalga oshirish xarajatlarini kiritish maqsadga muvofiq.

Bundan tashqari logistik korxonalarda xizmatlarni ko`rsatish bilan bog`liq jarayonlarda daromad hamda xarajatlarni hisob nuqtai nazaridan tan olish masalalarini ham ko`rish maqsadga muvofiq.

Birinchi bob bo`yicha xulosalar

Dissertatsiyaning birinchi bobi bo`yicha quyidagi xulosalarga kelindi:

Tadqiqotlarda logistika keng tushuncha ekanligi qayd etilib, mutaxassislar tomonidan turlicha yondashilgan. Transportda tashish, ortish-tushirish, ombordagi kirimi va chiqimini yuritish kabi tor ma`noda tushunmaslik lozim. Yuqoridagilardan kelib chiqqan holda logistikani material oqimini birlamchi manbasidan oxirgi iste`molchisiga etkazib bergunga qadar tovar harakati to`g`risidagi ma`lumotlarni shakllantirish asosida boshqarish tushuniladi.

Mamlakatimizda transport logistikasi rivojlanib borar ekan, mazkur sohani hisob-axborot bilan ta`minlash, doimiy kuzatishlar va o`rganishlar asosida tahlil

ishlarini amalga oshirish hamda nazorat qilish orqali prognoz ko`rsatkichlarini shakllantirish muhim ahamiyat kasb etadi.

Biz tomonimizdan olib borilgan tadqiqotlar shuni ko`rsatdiki, aksariyat tadqiqotlarda logistik xarajatlar hisobi yuritilishi bo`yicha o`rganishlar qilingan, biroq logistik korxonalar tomonidan yuqori samaradorlikka erishish uchun faqatgina mazkur obyekt hisobini yuritish etarli emas. Shu bois, fikrimizcha, logistik xarajatlar hisobini yuritish har qanday korxonada nuqta nazaridan samarali tashkil qilinishi lozim bo`lsa, aynan logistika faoliyati bilan shug`ullanadigan subyektlar uchun buxgalteriya hisobining asosiy obyektlari hisobini optimallashtirish, takomillashtirish zaruriyati paydo bo`ladi.

Logistik korxonalarda xarajatlar hisobini yuritishda biror bir usul tanlash mazkur korxonaning xususiyatidan kelib chiqib amalga oshirilishi lozim. Jumladan, logistik xizmatini amalga oshiruvchi korxonada yoki korxonaning o`z ichki imkoniyatidan kelib chiqqan holda logistika xizmatini ko`rsatish.

Biz tomonimizdan olib borilgan nazariy tadqiqotlar shuni ko`rsatdiki, logistik korxonalarda iqtisodiy tahlilni tashkil etish, uning natijasi bo`yicha asoslangan xulosalar chiqarish hamda samarali iqtisodiy, boshqaruv qarorlarini qabul qilish tarmoqning rivojlanishiga sezilarli ta`sir o`tkazadi.

Biz tomonimizdan olib borilgan ko`pgina o`rganishlardan shunday xulosa qilish mumkinki, logistik faoliyatining tahlilini amalga oshirish yoki uning hisobini yuritish masalalarida asosiy e`tibor, xarajatlar hisobi va xarajatlar tahliliga qaratilgan. Ammo, shu bilan birgalikda, asosiy faoliyati logistik xizmatlarni ko`rsatish bo`lgan, xo`jalik yurituvchi subyektlar faoliyatida buxgalteriya hisobining boshqa obyektlari, jumladan, aktivlar, xususiy kapital, daromad va xarajatlar, foyda va zararlar bilan bog`liq munosabatlar hisob obyektini sifatida alohida tadqiq qilinmagan.

Bizning fikrimizcha, xarajatlar nuqtai nazaridan qaralganda ham xarajatlar tahlilini amalga oshirishda quyidagi jihatlarga e`tibor qaratish maqsadga muvofiq:

- logistik xarajatlarning faoliyat turiga bog`liqligi, ya'ni, asosiy faoliyat turi logistik faoliyat bo`lgan subyektlarda logistik xarajatlarning tarkibiy tuzilishi tahlili;

- logistik xarajatlarni xizmatlar tannarxiga olib borish usullari;

- logistik xizmatlar tannarxiga kiritilmaydigan boshqa xarajatlar tahlilini amalga oshirish hamda bunday xarajatlarning umumiy xarajatlar tarkibidagi ulushi;

- logistik faoliyatni amalga oshirishda tashqi omillar bilan bog`liq xarajatlar, soliq siyosatining o`zgarish, xorijiy mamlakatlar bilan bog`liq xalqaro tashishlarni amalga oshirish xarajatlarining o`ziga xos xususiyatlarini inobatga olish.

Asosiy faoliyati logistik xizmat ko`rsatish bo`lgan xo`jalik yurituvchi subyektlar uchun, xarajatlarni quyidagi guruhlariga bo`lish orqali tahlil qilish maqsadga muvofiq:

- asosiy faoliyat bilan bog`liq xizmatlar tannarxiga kiritiladigan xarajatlar;

- xizmatlar tannarxiga kiritiladigan asosiy faoliyat bilan bog`liq bo`lmagan xarajatlar;

- asosiy faoliyat bilan bog`liq bo`lmagan boshqa xarajatlar.

Asosiy faoliyat bilan bog`liq xizmatlar tannarxiga kiritiladigan xarajatlar tarkibiga bevosita logistik xarajatlarni ko`rsatish jarayonida xizmatlar tannarxini tashkil qiluvchi xom-ashyo va materiallarning sarflanishi, yoqilg`i-energetika xarajatlari, mehnat haqi va u bilan bog`liq boshqa xarajatlar, asosiy faoliyatda xizmat ko`rsatuvchi asosiy vositalarning amortizatsiya xarajatlari va boshqa shu kabi bevosita logistik korxonaning asosiy vositalari bilan bog`liq xarajatlarini kiritish lozim.

II BOB. LOGISTIK KORXONALARDA BUXGALTERIYA HISOBI VA IQTISODIY TAHLILNI TASHKIL ETISH AMALIYOTI

2.1-§. Logistik korxonalarda buxgalteriya hisobini tashkil qilishning uslubiy asoslari

Logistik korxonalarda hisob yuritish masalalari bo'yicha tadqiqot olib borilganda shunga amin bo'ldikki, bunday korxonalaridagi asosiy muammolar sifatida xarajatlarni guruhlash, ular tarkibini to'g'ri shakllantirish, ish, xizmatlar tannarxini shakllantirishda bunday xarajatlarning o'rniga baho berish masalalari mazkur yo'nalishdagi aksariyat tadqiqotlarning diqqat markazida bo'lgan.

Xo'jalik yurituvchi subyektlarda xarajatlar hisobini yuritish, hisob jarayonini to'g'ri tashkil qilinishi nafaqat shunchaki hisob jarayoni aniqligini ta'minlaydi, balki butun korxonaning kelajagini, daromadlarini, rentabelligini, barqarorligini va boshqa bir qancha ko'rsatkichlarni o'zgarishini keltirib chiqaradi. Ammo, amaliyotda asosi bo'lmagan va boshqarish qiyin bo'lgan, boshqarib bo'lmaydigan xarajatlar ham bo'ladiki, bunday xarajatlar ko'pchilik xo'jalik yurituvchi subyektlarning asosiy va dolzarb muammolaridan biriga aylanadi. Subyekt doimo mazkur xarajatlarning hisobini yuritishni takomillashtirishi, bu xarajatlar hisobini tashkil qilish va yuritishda ehtiyotkor bo'lishi, eng asosiy korxonalar kelajagi bilan bog'liq qarorlar chiqarishda bunday xarajatlarni chuqur tahlil qilgan holda samarali boshqaruv qarorlarini qabul qilishi lozim bo'ladi.

Xo'jalik yurituvchi subyektlarda xarajatlarni kamaytirish, uni optimallashtirish uchun doimiy chora-tadbirlar qilinishiga olib keladi. Eng muhimi mazkur choralarni aniq ishlash tartibi bo'lmasa ular ham naf bermaydi va xarajatlar yuqorida ta'kidlab o'tilganidek, korxonalarining turli iqtisodiy ko'rsatkichlariga o'z ta'sirini o'tkazadi. Shu bois, xo'jalik yurituvchi subyektlarda xarajatlar hisobini yuritish va uni doimo tahlil qilib borish muhim ahamiyat kasb etadi. Bundan asosiy e'tiborni xarajatlarni tarkiblarga bo'lish orqali aniq hisobini yuritish va samarali tahlilni amalga oshirish mumkin.

Biz tomonimizdan tadqiqot ishi doirasida aynan xarajatlar alohida tarkibi sifatida o'rganilib kelayotgan xarajatlar tarkibiga e'tibor qaratib, logistik xarajatlar

tarkibini va uning hisobini yuritish masalalariga to`xtalib o`tamiz. Bu jarayonda birinchi navbatda bu xarajat turining mazmun mohiyatini yanada chuqurroq o`rganishimiz muhim ahamiyat kasb etadi. Logistika xarajatlari haqida so`z yuritilganda turli manbalar va olimlarning tadqiqotlari asos qilib olinadi. Bu bo`yicha bir qancha adabiyot va ilmiy manbalarda turli fikr-mulohazalar va ma'lumotlarni uchratish mumkin.

Jumladan, L.B. Mirodin muallifligidagi adabiyotda logistika xarajatlari allaqachon mavjud bo`lgan tasniflarining kamchiliklaridan biri ularni xarajatlar moddalari va iqtisodiy elementlar bo`yicha guruhlashning aralash belgilaridan foydalanish ekanligi keltiriladi. Bu bitta operatsiyani ikki marta sanashga va haqiqiy xarajatlarni to`liq aks ettirmaslikka olib keladi deyilgan²³.

E.V. Melnikova esa, logistika xarajatlari tayyor mahsulotlar narxining bir qismidir va uning narxiga sezilarli darajada ta'sir qiladi, ammo mahalliy amaliyotda ushbu xarajatlar guruhini hisobga olishga kam e'tibor beriladi, ularni aniqlash, tahlil qilish va optimallashtirishga tizimli yondashuv mavjud emasligini ta'kidlab, uning sababi sifatida mahalliy buxgalteriya hisobi tizimini tashkil etish bilan bog`liq jarayonni keltiradi. Uning fikricha, mahalliy amaliyotda qo`llaniladigan asosiy tannarxga kiritilgan xarajatlar tasnifida logistika xarajatlarining alohida tarkibiy qismlari har xil schyotlarda hisobga olinadi, bu esa aniqlash va hisobga olishni qiyinlashtiradi²⁴.

Melnikova tomonidan logistika xarajatlari hisobini buxgalteriya hisobida aks ettirishning qisqacha diagrammasi quyidagicha keltirilgan («2.1-jadvalga qarang»).

Jadval ma'lumotlaridan ko`rinib turibdiki, logistikaga oid xarajatlar darhaqiqat turli hisob obyektlarida, xarajatlar moddalari bo`yicha hisobi yuritiladi. Mazkur jadvalda Melnikova tomonidan schyotlar raqamidan ham foydalanilgan bo`lib, umumiy mazmuni berishni lozim topdik. Chunki, har bir mamlakatning o`z schyotlar tizimi mavjud bo`lib, fikrimizcha, schyotlarsiz berilishi ma'no jihatdan foydaliroq bo`ladi.

²³ Л.Б.Миротин. Основы логистики: учеб./ Л.Б. Миротин, А.К. Покровский. – М.: изд-во Академия, 2013 г.

²⁴ Мельникова Екатерина Валерьевна. Особенности учета логистических затрат на предприятиях // би . 2013. №5.

Logistika xarajatlarini buxgalteriya hisobida aks ettirilishi²⁵

Xarajatlar nomlanishi	Xarajat moddalari	Hisobga oladigan schyotlar
Materiallarni xarid qilish xarajatlari	materiallarni xarid qilish xarajatlari; turli komponentlarni xarid qilish xarajatlari	«Materiallar»
Tovar va mahsulotlarni tashish xarajatlari	mol etkazib beruvchilardan materiallarni tashib kelish xarajatlari; yuklarni korxonada ichida tashish va saqlash xarajatlari; xaridorlarga mahsulotlarni yuklash va tashib berish xarajatlari	«Materiallar» «Asosiy ishlab chiqarish»; «Sotilgan mahsulot, ish va xizmatlar tannarxini hisobga oluvchi schyotlar
Ombor hisobi bilan bog`liq xarajatlari	zaxiralalarni saqlab turish xarajatlari; omborlarni saqlab turish xarajatlari	«Materiallar» «Asosiy ishlab chiqarish»; «Sotilgan mahsulot, ish va xizmatlar tannarxini hisobga oluvchi schyotlar
Logistika tizimini boshqarish bilan bog`liq xarajatlari	logistika faoliyati bilan shug`ullanuvchi xodimlar ish haqi bilan bog`liq xarajatlari; reklama, marketing va boshqa xarajatlari; tara, qadoqlash va boshqa xarajatlari	«Asosiy ishlab chiqarish»; «Sotilgan mahsulot, ish va xizmatlar tannarxini hisobga oluvchi schyotlar «Ma`muriy xarajatlari»
Yo`qotish bilan bog`liq xarajatlari	qiymatliklar buzilishi va kamayishidan kelib chiqadigan yo`qotishlar; brak aniqlanishi va tuzatilishi bilan bog`liq xarajatlari; kafolatli ta`mir bilan bog`liq xarajatlari	«Yordamchi ishlab chiqarish»; «Boshqa operatsiyaon xarajatlari»

Umuman olganda, o`rganishlar shuni ko`rsatdiki, xorijiy investitsiyalar ishtirokidagi korxonalarda ham menejment hisoboti moliyaviy hisobotlar bilan birlashtiriladi, chunki standart hisobvaraqlar rejasida ishlab chiqarish xarajatlari va faoliyat natijalari hisob-kitoblari nazarda tutilgan.

²⁵ Мельникова Екатерина Валерьевна. Особенности учета логистических затрат на предприятиях // би . 2013. №5.

Shu sababli, Melnikovada keltirilishicha, har bir mamlakat jumladn, maqola muallifi o`z mamlakati Qozog`istonda mavjud bo`lgan buxgalteriya tizimini logistika funksiyalari nuqtai nazaridan muammolarni hal qilishi uchun modernizatsiya qilish kerakligini ta`kidlaydi.

Internet manbalarida keltirilishicha, g`arb mamlakatlari buxgalterlarining fikriga ko`ra, ular ish vaqtining 90% gacha qismi resurslar boshqaruv hisobotini tuzish va yuritish uchun sarflanadi, qolgan qismi, faqat 10% atrofida bo`lgan qismi moliyaviy hisobotga sarflanadi²⁶.

Boshqaruv hisoboti va moliyaviy hisobotning tub farqi shundaki, moliyaviy hisobot tashqi ma`lumotdan foydalanuvchilarga (birinchi navbatda, soliq idoralariga) qaratilgan bo`lib, boshqaruv hisoboti ichki foydalanuvchilarga (birinchi navbatda, korxonalar va uning rahbarlariga) qaratilgan axborotlarni o`z ichiga oladi.

Olib borilgan tadqiqotlar, o`rganishlar shuni ko`rsatdiki, xalqaro amaliyotda xarajatlarning hisobga olinadigan moddalari ro`yxati ancha kengroq. Ammo, bizning respublikamizda ularni xarajatlar moddalari bo`yicha bo`lib hisobini yuritish bir muncha murakkab. Bunday tizimni qo`llanilishi buxgalterlardan ancha mehnat va vaqtni talab qiladi. Biroq yuqorida ta`kidlab o`tilganidek, xarajatlar hisobini yuritishga vaqtni ayamalik, uni to`g`ri sarflash o`z samarasini beradi. Afsuski, bizning respublikamizda ham haligacha, raqamlarni chiqarish, moliyaviy hisobot shakllantirishga ko`proq vaqt sarflansada, xarajatlar hisobi detallarga bo`lib yuritilmaydi.

Logistik korxonalarida ta`minotida korxonalar va uning mahsulotlari, ish va xizmatlari raqobatbardoshligini ta`minlash, tizimdagi logistika xarajatlarini samarali tartibga solish bilan bog`liq muammolar markaziy o`rinni logistika xarajatlarini taqsimlash va guruhlash masalalari egallaydi.

Logistik korxonalarda xarajatlar hisobini samarali tashkil qilish, natijaga erishish uchun, mahsulotlarni etkazib berish va qabul qilishgacha bo`lgan jarayon uzviyligi ta`minlanishi kerak. Bunda jarayonda qatnashuvchi korxonalar,

²⁶ <http://www.xcomp.biz/4-1-uchet-logisticheskix-izderzhek.html>

subyektlar bir-birini qo`llab-quvvatlagan holda ishni tashkil etishlari kerak. Shundagina, xarajatlar samaradorligiga erishilib, qilingan xarajatlarga munosib foyda ko`rsatkichlari shakllanadi.

Logistika xarajatlari asosan, tashish, saqlash, etkazib berish, tashib keltirish bilan bog`liq bo`lganligi bois, xarajatlar bir-biri bilan uzviy bog`langan bo`ladi. Bunday xarajatlar akasariyat hollarda mahsulot, ish va xizmatlarning tannarxiga kiritish imkoni yo`qligi sababali, ularning asosiy qismi umumishlab chiqarish, umumiy va davr xarajatlarida aks etadi.

Logistik xarajatlari turli usullar yordamida hisobini tashkil etish mumkin. Bu borada ham olimlar tomonidan turli fikr-mulohazalar keltirib o`tilgan. Bunda asosan, xarajatlarni xalqaro amaliyotda qo`llaniladigan quyidagi usullardan foydalanish tavsiya etiladi:

1. Standart costing.
2. Direct costing.
3. Absorption costing.
4. AVS (activity based costing).

Standart costing usulida barcha xarajatlar iste'molchilarga xizmat ko`rsatishdan oldin miqdoriy va pul o`lchov birliklarida hisoblanadi. Bu usulda xarajatlar hisobini yuritishning o`ziga xos yutuq tomonlari va kamchiliklari bo`lib, mualliflar E.V.Rogatenyuk tomonidan usulning yutuqli tomonlari quyidagicha keltirilgan²⁷:

- xarajatlarni tahlil qilish va nazorat qilish uchun zarur bo`lgan axborot bazasini shakllantirish, xarajatlarni ishlab chiqarish jarayonida rejadan chetlanishlarni aks ettirishda aniqlik;

- xarajatlarni hisoblash bilan bog`liq buxgalteriya ishlarini minimallashtirish, menejrlarni ishlab chiqarishning kutilayotgan xarajatlari to`g`risida ma'lumot bilan o`z vaqtida ta'minlash.

²⁷ Характеристика современных методов управления затратами. Рогатенюк Э.В., Экономика Крыма №3(40), 2012 год.

Yuqorida keltirib o`tilganidek, usulning afzallik tomonlari xarajatlarni tahlil qilish uchun etarli axborotning shakllanishi bilan izohlanib, albatta axborotning o`z vaqtida va etarli bo`lishi korxonaning har qanday iqtisodiy ko`rsatkichlari hisobini yuritish, tahlil qilish va samaraga erishadigan qarorlar qabul qilishga olib keladi.

Bundan tashqari muallif usulning kamchiligi haqida ham to`xtalib o`tgan bo`lib, uning fikricha ular quyidagilar:

davriy takroralanadigan xarajatlarni qo`llash;

normativ-huquqiy bazaning tarkibi va sifatiga bog`liqlik;

xarajatlarning ayrim turlari uchun me`yorlarni belgilashning iloji yo`qligi.

Direct costing usulini logistik korxonalarda qo`llanilishi ham o`zining afzallik va kamchiliklariga ega. O`zgaruvchan ishlab chiqarish xarajatlari mahsulot tannarxi va yakuniy zaxiralar smetasiga kiritiladi va doimiy xarajatlar operatsiyalarning moliyaviy natijalari bo`yicha to`liq hisoblab chiqiladi. U xarajatlarni o`zgaruvchan va doimiy deb tasniflash bilan bir qatorda, barcha o`zgaruvchan xarajatlarni qoplaganidan keyin korxonada olgan daromad bo`lgan marjinal daromad tushunchasiga asoslanadi.

Bu borada ham olib borilgan tadqiqotlar natijasida quyidagi afzallik va kamchiliklari ajratib ko`rsatilgan («2.2-jadvalga qarang»).

Absorption costing usulida barcha to`g`ridan-to`g`ri ishlab chiqarish xarajatlari va barcha bilvosita xarajatlar mahsulot tannarxiga qo`shiladi. Xarajatlar narxiga (to`g`ridan-to`g`ri va bilvosita) taqqoslash usuli bo`yicha xarajatlarni tasniflash asosida olib boriladi. To`g`ridan-to`g`ri xarajatlar ma`lum bir mahsulotga iqtisodiy jihatdan to`g`ri keladi. Bilvosita xarajatlarning umumiy miqdori mahsulot bo`yicha tanlangan taqsimot omillariga mutanosib ravishda taqsimlanadi. Tarqatish koeffitsientlarini tanlash sanoat xususiyatlariga, korxonada hajmiga, uning tashkiliy tuzilishiga, mahsulot assortimentiga va boshqa omillarga bog`liq. Korxonada xarajatlari tarkibida to`g`ridan-to`g`ri xarajatlar qanchalik ko`p bo`lsa, mahsulotning aniq turlari tannarxi qanchalik aniq bo`lsa, bu usulning samarali qo`llanilishiga erishiladi.

**Logistika xarajatlarini Direct costing usulida hisobga olish
afzallik va kamchiliklari²⁸**

Afzalliklari	Kamchiliklari
<p>qo`shimcha buxgalteriya tartib-qoidalarini yaratmasdan, muntazam moliyaviy hisobotlardan kerakli ma'lumotlarni olish mumkin;</p> <p>davr foydasi zaxiralar qoldig`ini o`zgartirganda doimiy qo`shimcha xarajatlarga bog`liq emas;</p> <p>qo`shimcha xarajatlarni taqsimlashning mehnat zichligi pasayadi, har bir turdagi mahsulotning kompaniya foydasini shakllantirishga qo`shgan hissasini aniqlash mumkin bo`ladi;</p> <p>nostandart hisoblash usuli bilan birgalikda ishlab chiqarish dasturini optimallashtirishga, yangi mahsulotlar narxlarini oqilona aniqlashga, yangi buyurtmalarga ehtiyoj yoki rad etishni asoslashga imkon beradi;</p> <p>mahsulotni o`zingiz ishlab chiqarish yoki sotib olish o`rtasida tanlov qilishingizga imkon beradi</p>	<p>xarajatlarning ko`p turlarini birma-bir o`zgaruvchan deb tasniflash yoki doimiy qilib bo`lmaydi;</p> <p>ruxsat etilgan xarajatlarga kam e`tibor berish;</p> <p>ilgari ishlab chiqarilgan mahsulot qiymatining pastligi yoki oshib ketganligi sababli moliyaviy natijani buzish;</p> <p>muhim investitsiyalarni talab qiladigan texnologik jihatdan murakkab loyihalar rentabelligi haqidagi illuziyani yaratadi</p>

Albatta mazkur usulni o`rganishlar asosida mualliflar tomonidan afzallik va kamchilik tomonlari e`tirof etilgan. Usulning afzalligi sifatida mahsulotlarning ayrim turlarining tannarxi va rentabelligini hisoblash, moliyaviy buxgalteriya hisobi uchun ariza berish va buxgalteriya (moliyaviy) hisobotlarni tuzish, omborxonada va tugallanmagan tayyor mahsulotlarning, tayyor mahsulot zaxiralarining umumiy qiymatini hisoblash, qo`llanilish doirasining kengligi, mahsulot birligiga narxni hisoblash imkoniyatining mavjudligi keltiriladi.

Usulning kamchiliklari sifatida esa, bilvosita xarajatlarni taqsimlash uchun noto`g`ri bazani tanlash ehtimoli, bu tannarx narxining haqiqiy qiymatining buzilishiga va asossiz narxlarning o`rnatilishiga olib kelishi, xarajatlarni bir

²⁸ Характеристика современных методов управления затратами. Рогатенюк Э.В., Экономика Крыма №3(40), 2012 год.

6. Распределение управленческих расходов на промышленном предприятии на основе метода activity based costing (учета затрат по видам деятельности). Шешукова Т.Г., Ленина В. В., Ворожцова К.А. // Вестник ПГУ. Серия: Экономика 2014. №1.

guruhga bog'lashdagi noaniqlik, har xil korxonalar tomonidan ishlab chiqarilgan mahsulot tannarxini qiyosiy tahlil qilish uchun foydalanishning iloji yo'qligi keltiriladi.

Shu bois hisob yuritishda usullarni tanlash va uni to'g'ri qo'llay olish muhim ahamiyat kasb etadi, chunki har bir usulning yutuq va kamchiliklari bo'lib, ularni qo'llashda chuqur o'rganish talab etiladi. Hatto, bunday paytlarda korxonada faoliyati va xususiyatlari ham inobatga olinadi.

Navbatdagi qo'llaniladigan usullardan biri bu **AVS (activity based costing)** usuli bo'lib, mazkur usul boshqa usullarga qaraganda bir muncha kengroq qo'llaniladi.

Logistik xarajatlarni hisobga olish uchun ABC tizimidan foydalanish imkoniyatini batafsil ko'rib chiqamiz. ABC usuli AQSHda ishlab chiqilgan va G. Bere, R. Kuper, T. Jonson, R. Kaplan asarlari tufayli ma'lum bo'lgan (1980-yillarning oxiridan boshlab). Ushbu usulni AQSH, Buyuk Britaniya, Evropaning kontinental va Avstraliyani o'z ichiga olgan yirik kompaniyalarning taxminan 10% foydalanadi. U Yaponiyada ham qo'llanilmoqda. Mahalliy korxonalarda ushbu usul ancha past darajada qo'llaniladi.

T.G.Sheshukova, V.V.Lenina, K.A.Vorojtsovalarning ta'kidlashicha, funktsional tizimlarning an'anaviy tizimlardan farqi shundaki, ular turli taqsimlash bazalarining ko'proq xarajat markazlariga ega. Xarajat markazlari sonining ko'payishi maqsadli xarajatlarni bog'liq bo'lgan bilvosita xarajatlarni o'lchash aniqligining oshishiga olib keladi. An'anaviy tizimlar haddan tashqari soddalashtirilgan, ABC tizimlari haddan tashqari murakkabroq, ammo aniqlik va xarajatlarni baholash darajasi ancha yuqori²⁹.

J.Krajnc, K.Logozar, B.Koroseclar logistika xarajatlarning ishlab chiqarish kompaniyalarida yashirin qo'shimcha xarajatlarni sifatida ko'rinishini oshirdi. ABC

²⁹ Распределение управленческих расходов на промышленном предприятии на основе метода activity based costing (учета затрат по видам деятельности) . Шешукова Т. Г., Ленина В. В., Ворожцова К. А. // Вестник ПГУ. Серия: Экономика . 2014. №1.

tizimi orqali moddiy oqimlarni boshqarish an'anaviy xarajatlarni hisobga olish uslubiga nisbatan sezilarli darajada yaxshilanishi mumkin³⁰.

2012-yilda ABC ta'minot zanjiri muhitida qo'llanilgan. Darajalarni tejash imkoniyatlarini aniqlashga qodir bo'lgan kontseptual asos ishlab chiqilgan³¹.

Shunday qilib, logistik xarajatlarni hisobga olishning ABC usulini qo'llash bo'yicha mavjud ilmiy nashrlarni ko'rib chiqib, biz xulosa qildik, uslubiy cheklovlarga qaramay, bu usul hali ham amalga oshirish uchun yuqori salohiyatga ega xarajatlarni hisobga olishning kuchli vositasi hisoblanadi va yanada samarali logistika qarorlarini qabul qilishga hissa qo'shishi mumkin. Aniq xizmat ko'rsatish xarajatlaridan tashqari, ABC umumiy o'rtacha operatsion xarajatlarni ham ta'minlaydi. Faoliyatning o'rtacha yoki birlik xarajatlari keyinchalik asosiy ishlab chiqaruvchi xizmatlarning iqtisodiy samaradorligini baholash uchun ishlatilishi mumkin.

Va nihoyat, eng muhimi, ABC statistik tashkilotni tasvirlash o'rniga operatsion tuzilmani dinamikaga, faoliyatga yo'naltirilgan modellashtirishga tayanadi, ishlab chiqilgan xarajatlar modeli turli kompaniyalarga moslashtirilishi mumkin³².

ABC usulining asosiy afzalligi mahsulot tannarxini an'anaviy xarajatlarni taqsimlash usuli bilan taqqoslaganda aniqroq hisoblashdir, bu narxlash bo'yicha aniqroq qarorlarni qabul qilishga olib keladi. Ushbu afzallik asosiy ishlab chiqarish va texnologik funktsiyalarga e'tiborni jamlash, ularni to'liq tavsiflovchi ko'rsatkichlarni tanlash bilan ta'minlanadi.

Bu borada o'rganishlar va olimlarning fikrlarini umumlashtiradigan bo'lsak, bu tizimning ham o'ziga xos afzallik va kamchiliklari mavjud («2.3-jadvalga qarang»).

³⁰ Krajnc, J., Logozar, K., Korosec, B. (2012) Activity-based management of logistic costs in a manufacturing company. a case of increased visibility of logistic costs in a Slovenian paper manufacturing company. *Promet Traffic & Transportation*. 24 (1). pp. 15-24.

³¹ Schulze, M., Seuring, S., Ewering, Ch. (2012) Applying activity-based costing in a supply chain environment. *International Journal of Production Economics*. 135 (2). pp. 716-725.

³² Applying Activity-based Costing at Logistics Service Providers. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, research article Zoltán Bokor, Rita Markovits-Somogyi, p.98, 2014.

Logistika xarajatlarini AVS costing usulida hisobga olish afzallik va kamchiliklari³³

AVS (activity based costing) tizimi	
Operatsiyalar bo'yicha xarajatlarni hisobga olish (funktsional xarajatlarni hisobga olish). Bitimlar mahsulot tannarxini hisoblash uchun buxgalteriya hisobi va hisoblashning asosiy obyektlari sifatida qaraladi. Ushbu g'oya bilvosita xarajatlarni mahsulot tannarxiga bosqichma-bosqich taqsimlashdan iborat. AVS - usul har qanday xarajatlarning ma'lum bir faoliyat tufayli kelib chiqishini va har bir mahsulot turi o'ziga xos faoliyat turiga mos kelishini taxmin qiladi.	
Afzalliklari	Kamchiliklari
qo'shimcha xarajatlarni aniq mahsulotga, aniqroq tannarxga taqqoslash asoslarining sezilarli darajada oshishi; qabul qilingan ma'lumotlarning xarajatlarni shakllantirish jarayoni bilan o'zaro bog'liqligini ta'minlash uchun keng imkoniyatlar yaratadi, uning faoliyatini takomillashtirish, uning faoliyatini sifat jihatidan baholashga imkon beradi	buxgalteriya hisobi tizimida jiddiy o'zgarishlarni va axborotni qo'llab-quvvatlash tizimlarini takomillashtirishni talab qiladi, bu esa boshqaruv xarajatlarini oshirishga olib keladi; tizimdan foydalanish ma'lum sharoitlarda samarali bo'ladi: to'g'ridan-to'g'ri xarajatlar xarajatlarning katta qismini tashkil qiladi, korxonada taxminan bir xil xarajatlar bilan 1-2 turdagi mahsulot ishlab chiqarishi kerak

Raqobatbardosh bozor sharoitida tranzaksiya xarajatlari qo'shimcha qiymatning katta qismini tashkil qilishi tobora muhim ahamiyat kasb etmoqda. Asosiy va xizmat ko'rsatish operatsiyalarini bajarish samaradorligining oshishi bilan korxonalar mahsulotlari va xizmatlari raqobatbardosh va iste'molchilar uchun jozibador bo'lib qolmoqda.

T.G. Sheshukova, V.V. Lenina, K.A. Vorojtsovalarning ta'kidlashicha, ABC buxgalteriya hisobi tizimi Qozog'istonda hali ham keng qo'llanilmaganligi sababli, ushbu usulning asosiy g'oyasi soddaligiga qaramay, "xarajatlarni emas, balki harakatlarni boshqarish uchun, xarajatlarni hisobga olish tizimini amalga oshirishda qiyinchiliklar mavjud. Amalda, bu juda murakkab, qimmat va vaqt talab qiladigan vazifadir. Bundan tashqari, ko'plab korxonada rahbarlari ushbu usulning

³³ Характеристика современных методов управления затратами. Рогатенюк Э.В., Экономика Крыма №3(40), 2012 год.

6. Распределение управленческих расходов на промышленном предприятии на основе метода activity based costing (учета затрат по видам деятельности). Шешукова Т. Г., Ленина В. В., Ворожцова К.А. // Вестник ПГУ. Серия: Экономика. 2014. №1.

mohiyati va afzalliklarini etarlicha tushunmaydilar. ABC-tizimni amalga oshirish xarajatlari tegishli bilimga ega bo`lgan xodimlarni tanlashda, bunday xodimlarni yollashda, ish haqi va ba'zi moddiy xarajatlarda (ish materiallari va boshqalar) ifodalanadi. Umuman olganda, bunday xarajatlar olingan samaradan ancha kam bo`lishi kerak.

Shu bilan birga, ABC usulini joriy qilish nafaqat boshqaruv xarajatlarini kamaytirish orqali, balki ushbu tizimni korxonadagi barcha turdagi bilvosita xarajatlarga yoyish orqali sezilarli tejashga yordam beradi. Ya'ni, ma'lum bir vaqtda va joyda eng katta foyda keltiradigan va atrofdagi o`zgarishlarga tezda javob beradigan vositalardan foydalanishingiz kerak³⁴.

Qozog`iston korxonalarida foydalanish imkoniyati to`g`risida ABC usulini o`rnatishda duch keladigan bir nechta muammolar mavjudligi keltirilgan:

- xodimlar tomonidan amalga oshirilgan operatsiyalar narxini va uning ish hajmini aniqlashdan manfaatdor emas;

- korxonalarda ko`pincha ABCni amalga oshirish uchun asos bo`lib xizmat qiladigan biznes-jarayonlarning vakolatli va zamonaviy tavsiflari (modellari) mavjud emas.

- asoratlar toifalar va javobgarlik markazlari bo`yicha xarajatlarni taqsimlash bosqichida paydo bo`ladi³⁵.

ABC usulidan foydalangan holda xarajatlarni hisobga olish korxonalar va mutaxassislar uchun juda mashaqqatli, shuningdek, katta miqdordagi ma'lumotni tahlil qilishni talab qiladiganligi sababli, uni to`liq yoki qisman avtomatlashtirishsiz qo`llash mumkin emas. Buning uchun har qanday dasturiy mahsulotlardan foydalanishni tavsiya etiladi.

Biroq, ABC avtomatlashtirish loyihasiga xos bo`lgan bir qator xususiyatlar mavjud bo`lib, ular tizimni tanlashda ham, amalga oshirish loyihasini amalga oshirishda ham e'tiborga olinishi kerak.

³⁴ Распределение управленческих расходов на промышленном предприятии на основе метода activity based costing (учета затрат по видам деятельности). Шешукова Т.Г., Ленина В.В., Ворожцова К.А. // Вестник ПГУ. Серия: Экономика. 2014. №1.

³⁵ http://www.cfin.ru/management/finance/cost/actbased_costing.shtml.

ABC va uni avtomatlashtirish asosida boshqaruv tizimini barpo etishning besh bosqichi mavjud:

- birinchi bosqichda aniq jarayonlar bilan bog`liq xarajatlar markazlari, haydovchilar aniqlanadi, ularning nisbati ushbu xarajat markazlariga taqsimlanadi;

- ikkinchi bosqichda tizim dizayni ishlab chiqiladi va jarayonni qanday avtomatlashtirish kerakligi aniqlanadi;

- uchinchi bosqichda, kerakli bo`limlarda ma'lumotlarni hisobga olish va tahlil qilish maqsadida "analitik kub" dasturiy ta'minotining tuzilishi ishlab chiqilgan bo`lib, unda ma'lumotlar, masalan, quyidagi o`lchamlarda keltirilgan: mahsulot kodi, sana, xarajatlar markazi, xarajat moddasi va miqdori. Keyinchalik, kompaniyaning xarajatlarni taqsimlash talablarini inobatga olgan holda tizimning standart funktsional imkoniyatlarini kerakli qayta ko`rib chiqish amalga oshiriladi. Analitik o`lchovlar kesishmasidagi ma'lumotlarni tahlil qilish kompaniyaning xarajatlar tarkibi to`g`risida to`liq va ishonchli ma'lumotlarni taqdim etishi mumkin.

- to`rtinchi bosqichda echimlar metodologiyasi lavozim tavsiflarida tavsiflanadi, tizim foydalanuvchilari o`qitiladi;

- beshinchi bosqichda tizim sinov rejimida ishlashga o`tkaziladi.

Korxonadagi xarajatlar to`g`risidagi buxgalteriya va analitik ma'lumotlar buxgalteriya hisobi va iqtisodiy tahlil tizimi tomonidan hosil qilinadi. Xarajatlarni hisobga olish tizimi, bir tomondan, xarajatlar to`g`risidagi ma'lumotlarni to`plash, ro`yxatdan o`tkazish va umumlashtirish uchun tartibli tizim sifatida, boshqa tomondan korxonada mavjud bo`lgan buxgalteriya hisobi turlarining to`plami sifatida ifodalanishi mumkin. Buxgalteriya tizimida to`plangan ma'lumotlar iqtisodiy tahlilning axborot bazasi hisoblanadi.

Buxgalteriya hujjatlarida qayd etilgan xarajatlar ma'lumotlarini o`z vaqtida va to`liq tahlil qilish, biznesning yanada yaxshi natijalariga erishish uchun zarur qarorlarni qabul qilishni ta'minlaydi. Shu bilan birga, iqtisodiy tahlil buxgalteriya hisobi tizimidan ajralgan holda ishlay olmaydi. Uning chiqishi samaradorligi kiruvchi buxgalteriya ma'lumotlarining sifatiga bog`liq.

Shunday qilib, zamonaviy sharoitlarda xorijiy korxonalar yoki chet el kapitali ishtirokidagi korxonalarda bo`lgani kabi boshqaruv hisobotlarini moliyaviy hisobot bilan birlashtirish zarur bo`lib qoladi. Logistika xarajatlarini aniqlash, tahlil qilish va hisobga olish tizimli va muvofiqlashtirilgan bo`lishi kerak.

Logistika xizmati logistika xarajatlarini yo`naltirilgan hisobga olish, ularni hisoblash, dinamikani kuzatish, xarajatlar tarkibini tahlil qilish, optimallashtirish va kamaytirish yo`llarini topish bilan shug`ullanishi kerak.

Biroq, ishlab chiqarishning tobora ko`payib borayotgan murakkabligi, diversifikatsiyasi, tannarx narxi tarkibidagi o`zgarishlarning zamonaviy sharoitida eng obyektiv va real natijalarni beradigan bunday hisobga olish va hisoblash tizimiga ustunlik berish kerak. Korxonalar xarajatlari boshqariladigan bo`lib, ularni kamaytirish uchun eng samarali yo`llarni topish mumkin bo`ladi.

2.2-§. Logistik korxonalarda buxgalteriya hisobini yuritish amaliyoti

Logistik korxonalarda buxgalteriya hisobini yuritishda eng muhim elementlardan biri bu xarajatlar va daromadlar hisobini o`z vaqtida va to`liq yuritish uchun shakllantiriladigan buxgalteriya axborotidir. Chunki logistik korxonalarining asosiy faoliyati tashish xizmatlaridan iborat bo`lib, tashishning yakunlanishi qaysi hudud yoki qaysi mamlakatda sodir bo`lishiga qarab uning hisobini ham vaqt va hudud bo`yicha yuritish maqsadga muvofiq.

Boshqaruvda axborotning ahamiyati haqida so`z borganda, bevosita ushbu axborotlarni qayta ishlash natijasida qabul qilinadigan qarorlar va ularning ijrosi natijadorligiga e`tibor qaratiladi. Axborotlar bevosita har qanday qarorning samaradorligiga ta`sir o`tkazadi. Umuman olganda xalqaro amaliyotda ma'lumot va axborot tushunchalari bir-biridan farqlanishiga katta e`tibor qaratiladi.

Umumiy ma'noda axborot – bu biror voqea haqidagi batafsil xabar, ma'lumot ekanligi ayrim manbalarda keltirilsada³⁶, bu tushunchaning faoliyat va yo`nalishlardagi mazmuni bir muncha o`zgacharoq ifoda etiladi. Jumladan, buxgalteriya hisobi tizimida axborot aynan buxgalteriya hisobiga qaratiladi.

³⁶ <https://uz.wikipedia.org/wiki/Axborot>

O`zbekiston Respublikasi buxgalteriya hisobi to`g`risidagi qonunning 5-moddasida “Buxgalteriya axboroti boshlang`ich hisob hujjatlariga asoslangan, buxgalteriya hisobi registrlarida, moliyaviy hisobotlarda, tushuntirishlarda hamda buxgalteriya hisobini tashkil etish va yuritish bilan bog`liq boshqa hujjatlarda aks ettiriladigan buxgalteriya hisobi obyektlari haqidagi qayta ishlangan ma`lumotlardir” deya qonunchilik ta`rifi berilgan³⁷.

Bu ta`rifdan ko`rinadiki, buxgalteriya axboroti buxgalteriya obyektlari to`g`risidagi qayta ishlangan ma`lumot ekan. Ammo, shu jihatga e`tibor berishimiz kerakki, qonunchilik ta`riflari ham doimo tushunchaning to`liq mazmunini qamrab ololmaydi. Ya`ni, qonunchilik ta`rifida keltirilishicha, qayta ishlangan ma`lumot bu buxgalteriya axboroti bo`la oladi hamda bu axborot aynan buxgalteriya hisobi obyektlari haqida bo`lishi kerak.

Qonunchilik normasiga yana nazar tashlaydigan bo`lsak, Buxgalteriya hisobi to`g`risidagi qonunning 7-moddasida, aktivlar, majburiyatlar, xususiy kapital, zaxiralar, daromadlar, xarajatlar, foyda, zararlar va ularning harakati bilan bog`liq xo`jalik operatsiyalari buxgalteriya hisobining obyektlari ekanligi keltirilgan. Demak, buxgalteriya axboroti mana shu obyektlar to`g`risida qayta ishlangan ma`lumotlarni ifoda etadi.

Yuqorida ta`kidlab o`tganimizdek, axborot va ma`lumot tushunchalarini aynan buxgalteriya hisobini yuritishda farqlaydigan bo`lsak, axborot buxgalteriya hisobida hisobotlarga, yig`ma ma`lumotlarga mos keladigan bo`lsa, ma`lumot esa, boshlang`ich hisob hujjatlarini yuritishga asos bo`ladi. Logistik korxonalarda operatsiya sodir bo`lganligi to`g`risidagi ma`lumotlar umumlashtirilib, buxgalteriya axboroti sifatida namoyon bo`ladi.

Rus olim V.V.Kachalin buxgalteriya axborotining zaruriyati va ahamiyati haqida to`xtalib o`tar ekan, uning ahamiyatini quyidagilar bilan izohlaydi³⁸:

³⁷ O`zbekiston Respublikasi buxgalteriya hisobi to`g`risidagi qonun, 13-aprel, 2016-yil. O`RQ-404.

³⁸ В.В.Качалин. Финансовый учет и отчетность в соответствие со стандартами. GAAP.3-е изд. – Москва: Дело, 2000. -432 с.

1. Axborotdan foydalanuvchilar uchun qiymatliligi yoki ahamiyatliligi. Bunda muallif, foydalanuvchilar uchun qaror qabul qilishda buxgalteriya axborotining etarlicha o`rni bo`lishi kerakligini hisobga oladi.

2. O`z vaqtidalilik. Bunda foydalanuvchilar uchun axborot o`z vaqtida, eskirmasdan etib borishi kerakligini, aks holda bu axborot teskari natija berishi mumkinligini ta`kidlab o`tadi.

3. Oldin qilingan prognozlarni bajarilishi baholashdagi ahamiyatlilik. Bunda oldin qilingan prognozlar qanchalik real natija berganligini baholash mumkin bo`ladi.

4. Ishonchlilik. Buxgalteriya hisob obyektiga to`g`risidagi turli hisobotlar real bo`lishi uchun olingan axborotlar ishonchli bo`lishi lozimligi ta`kidlanadi.

Mazkur muallif tomonidan aytilgan buxgalteriya axboroti bo`yicha fikrlarga bir qancha yillar bo`lgan bo`lsada, bizning fikrimizcha, ushbu fikrlar ayni kunda ham ahamiyatini yo`qotmagan. Haqiqatda buxgalteriya axboroti qimmatli, o`z vaqtida va ishonchli bo`lishi eng muhim masalalardan hisoblanadi. Buxgalteriya axborotining zaruriyati buxgalteriya hisobi subyektlarining turli faoliyat yo`nalishlari bo`yicha faoliyat yuritishlarida yanada muhim va ahamiyatli hisoblanadi.

Yana bir muallif, D.Ovidiya, barcha kerakli ma`lumotlarning taxminan 50 foizini asosan buxgalteriya hisobi ma`lumotlari egallagan. Muallifning fikriga ko`ra, tashkilotlarda boshqaruv tuzilmalari uchun buxgalteriya ma`lumotlariga bo`lgan talabning ulushi kam emas³⁹.

R.Lane va S.Durden fikricha, "Buxgalteriya hisobi tizimi tashkilotning muhim manbai hisoblanadi, chunki, u qaror qabul qilish uchun boshqaruv amaliyotini zarur ma`lumotlar bilan ta`minlashda ishlaydi. Shuningdek, u ma`lumotlar va ma`lumotlardan foydalanishda ushbu resurslardan foydalanishni optimallashtirish maqsadida, o`z imkoniyatlari va resurslarini va ularning ish yo`nalishlarini muvofiqlashtirish bo`yicha tashkilotning yaxlit ko`rinishini

³⁹ D.Ovidia The role of management accounting in the decision making process: case study caraş severin county, Annales Universitatis Apulensis Series Oeconomica, 2013, vol. 15(2), pp. 355-366.

ta'minlashda muhim rol o'ynaydi. Tashkilot uchun narxlarni belgilash to'g'risidagi qaror to'g'ridan-to'g'ri uning daromadiga ta'sir qiladi. Narxlar va hajmlar daromadlar tenglamasining ikki tarkibiy qismidir va biriga e'tiborni tanlash boshqasiga bevosita ta'sir qiladi deb ta'kidlaydi⁴⁰.

Skinner esa, agar narx juda yuqori o'rnatilgan bo'lsa, mijoz yuz o'girishi mumkin. Ammo, yuqori narx mijozning istagi bilan ham bog'liq bo'lishi mumkinligini eslatib o'tadi⁴¹.

Langfield-Smit va boshqalar xarajatlarni hisobga olish tizimi rejalashtirish va boshqarish bilan bog'liq qarorlar uchun menejerlarga ma'lumot berish uchun mo'ljallangan⁴².

D.Topor va boshqalar esa, "menejment buxgalteriyasidan olingan ma'lumot yangi qarorlarni ishlab chiqish va poydevorga qanday ta'sir ko'rsatishini va shu sababli boshqaruv hisobi bilan ma'lumot o'rtasidagi munosabatni yaxshiroq tushunishni angladilar va qaror qabul qilishda boshqaruv hisobi tomonidan taqdim etilgan ma'lumotlarning samaradorligini va ishlab chiqarish jarayonini tezkor boshqarishga xizmat qilishini ta'kidlaydilar"⁴³.

Z.Hoque xarajatlar to'g'risidagi ma'lumotlar menejment uchun muhim ekanligini kuzatdi. Bu narxlarni belgilashda muhim ahamiyatga ega edi, ammo tadqiqot keyinchalik mahsulot bilan bog'liq boshqa turdagi qarorlarda uning ahamiyatini hisobga olmadi⁴⁴.

Biz tomonimizdan tadqiqot obyekti sifatida olingan obyektlarimizda ham axborotning, jumladan buxgalteriya axborotining, shu bilan birga buxgalteriyada sodir bo'lgan operatsiyalar to'g'risidagi ma'lumotlarning ham o'zni muhim hisoblanadi.

⁴⁰ Lane, P., & Durden, C. (2013). Pricing decisions and the role of cost accounting systems and cost information in tourism organisations.

⁴¹ Skinner, R. C. (1970). The determination of selling prices. *The Journal of Industrial Economics*, 201-217.

⁴² Langfield-Smith, K., Thorne, H., & Hilton, R. W. (2009). *Management accounting: for creating and managing value* (5th ed.): McGraw-Hill Higher Education, North Ryde.

⁴³ Topor, D., Ioana, D., & Putan, A. (2011). The role of cost information in decision-making. Case study. *Annales Universitatis Apulensis: Series Oeconomica*, 13(2), 315.

⁴⁴ Hoque, Z. (2000). Just-in-time production, automation, cost allocation practices and importance of cost information: an empirical investigation in New Zealand-based manufacturing organizations. *The british accounting Review*, 32(2), 133-159.

Logistik korxonalar bir qancha faoliyatni, jumladan ishlab chiqarishni ham amalga oshirishi mumkin. Biroq, biz yuqorida ko`rdikki, logistik korxonalarining asosiy faoliyati mahsulotlarni saqlash, etkazib berishga qaratilgan. Bu faoliyat butun dunyoda ham aynan shunday tushuniladi. Albatta saqlash jarayoni ham bir muncha murakkab bo`lib, axborotlarning o`z vaqtida va sifatli etkazib berilishini talab qiladi. Chunki axbrotlar asosida dastlabki va yig`ma buxgalteriya axborotlari shakllantiriladi. Tashish xizmatlari asosiy faoliyat turi sifatida qaraladigan logistik xizmatlarda buxgalteriya axborotining o`rni yana ham oshadiki, bu mahsulotlarni xorijiy mamlakatlarga etkazib berish, korxonadan uzoqda ish bajarilganligida namoyon bo`ladi.

Shu bois, bizning fikrimizcha, logistik korxonalarida hisob yuritishda dastlabki va so`nggi ma`lumot tushunchalaridan foydalanish maqsadga muvofiq. Dastlabki ma`lumotlar asosida dastlabki, joriy hisob-kitoblar, yozuvlar amalga oshiriladi. So`nggi ma`lumotlar asosida esa, aniqlangan, tuzatishlar kiritilgan ma`lumotlar shakllantiriladi.

Korxonalarda dastlabki ma`lumotlar asosida boshlang`ich hisob hujjatlari shakllantiriladi. Buxgalteriya hisobi to`g`risidagi qonunga ko`ra operatsiyalar amalga oshirilganligini qayd etuvchi boshlang`ich hisob hujjatlari va ularni o`tkazishga doir farmoyishlar xo`jalik operatsiyalarining buxgalteriya hisobi uchun asos bo`ladi. Xo`jalik yurituvchi subyektlar tomonidan savdo va servis sohasida olinadigan tovarlar (ishlar, xizmatlar) haqi bank korporativ plastik kartalaridan foydalangan holda to`langanida to`lov terminallarining cheklari ham boshlang`ich hisob hujjatlari deb tan olinadi⁴⁵. Boshlang`ich hisob hujjatlari xo`jalik operatsiyalari amalga oshirilayotgan paytda yoki operatsiyalar amalga oshirib bo`linganidan keyin tuziladi.

Aynan boshqa hududlarga, jumladan mahalliy chekka hududlar va xorijiy mamlakatlarga tashish xizmatlarini amalga oshiruvchi logistik korxonalarda boshlang`ich hisob hujjatlarini operatsiya amalga oshirilayotgan paytda kiritish imkoniyati cheklangan. Chunki operatsiya amalga oshirilishida boshlang`ich hisob

⁴⁵ O`zbekiston Respublikasi buxgalteriya hisobi to`g`risidagi qonun, 13-aprel, 2016-yil. O`RQ-404.

hujjatlari rasmiylashtirilishi uchun daromad yoki xarajatni tan olishga mas'ul shaxslar bo'lishi lozim.

Logistik korxonalarda tashish bilan bog'liq jarayonlar tugallangandan keyin buxgalteriya hisobi to'g'risidagi qonunning "Hisobot davriga tegishli bo'lgan xo'jalik operatsiyalari, agar ular amalga oshirilganligini tasdiqlovchi hujjatlar olinmagan bo'lsa, tegishli boshlang'ich hujjat rasmiylashtirilib, buxgalteriya hisobida aks ettiriladi" normasiga ko'ra boshlang'ich hisob hujjatlarini shakllantirish mumkin. Biroq buning uchun ham buxgalteriya axboroti o'z vaqtida etkazilishi lozim.

Boshlang'ich hisob hujjatlarining esa, tegishli majburiy rekvizitlari bo'lib, u ham qonunchilik bilan belgilab qo'yilgan. Unga ko'ra, boshlang'ich hisob hujjatlarining majburiy rekvizitlari quyidagilardir⁴⁶:

- buxgalteriya hisobi subyektining nomi;
- hujjatning nomi va raqami, u tuzilgan sana va joy;
- xo'jalik operatsiyasining nomi, mazmuni va o'lchov birliklari ko'rsatilgan miqdor o'lchovi (natura va pulda ifodalangan holda);
- xo'jalik operatsiyasini bajargan shaxslarning (shaxsning) identifikatsiya qilish uchun zarur bo'lgan familiyasi hamda ismi va otasi ismining bosh harflari yoxud boshqa rekvizitlari ko'rsatilgan holda lavozimlari nomi va imzolari.

Yuqoridagi majburiy rekvizitlardan ko'rishimiz mumkinki, xorijga tashish xizmatlarini amalga oshirishda yuk avtomobilida 1 yoki 2 ta haydovchidan boshqa shaxslar bo'lmaydi. Ayniqsa, moliyaviy javobgar shaxslar tashiladigan yuklarni etkazishda ishtirok etmaydi. Ular haydovchilar tomonidan etkazilgan va qabul qilingan hujjatlar asosida hisob yuritadilar.

Bu jarayonda axborot texnologiyalari asosida to'ldiriladigan, onlayn hujjatlashtirish tizimi yo'lga qo'yilganda muammo kamroq bo'lishi mumkin, biroq amaliyotda bunday tizim ikki mamlaktning turli korxonalarida qo'llanilayotgan milliy hisob tizimiga moslashtirilgan hisob yuritish jarayonida muammoligicha qoladi.

⁴⁶ O'zbekiston Respublikasi buxgalteriya hisobi to'g'risidagi qonun, 13-aprel, 2016-yil. O'RQ-404.

Shu bois, mazkur korxonalarda hisob yuritish tizimi ularning tarmoq xususiyatini hisobga olgan holda ishlab chiqilgan hisob siyosatlarida o'z aksni topishi lozim. Bu hisob siyosatlarida yuritiladigan hisob-kitob ishlarini aniq va ravshan ifodalash, ma'lumotlarni to'liqligi, o'z vaqtidaliligi, aniqligini va ishonchli bo'lishiga e'tibor qaratish lozim.

Biz tomonimizdan o'rganilgan logistik korxonalarda ish, va xizmatlarning bajarilishi va debitorlik qarzi sifatida aks ettirilib, daromad sifatida tan olinishi hisob yuritishning amaldagi tartiblariga rioya etilgan holda yuritilmoqda.

Jumladan, Angren logistika markazida tashish xizmatlarining amalga oshirilishi va daromadning tan olinishi quyidagi tartibda amalga oshiriladi:

1. Xizmatlarning bajarilishidan daromad aks ettirilganda:

Dt-4010 – Xaridor va buyurtmachilardan olinadigan schyot;

Kt-9030 – Ishlar bajarish va xizmatlar ko'rsatishdan daromadlar.

2. Bajarilgan ish va xizmatlar tannarxi hisobdan chiqarilganda:

Dt-9130 – Bajarilgan ish va ko'rsatilgan xizmatlarning tannarxi;

Kt-2010 – Asosiy ishlab chiqarish.

Logistik xizmatini ko'rsatuvchi subyektlarda 2010, ya'ni, asosiy ishlab chiqarish schyotida aksariyat hollarda qoldiq bo'lmaydi. Buning sababi, ularda bir xizmat turiga uzoq muddat, misol uchun oylab xarajatlar qilinib mahsulot yaratilmaydi. Buyurtma qabul qilinishi va bajarilishi boshlanishi bilan bu schyotga xarajat turlari bo'yicha summalar yig'iladi, xizmat bajarilishi tugashi yoki buyurtmachi tomonidan qabul qilinishi bilan hisobdan chiqariladi.

Angren logistika markazining 2019-2020-yillardagi buxgalteriya balansi ma'lumotlarini ko'radigan bo'lsak, balansning aynan tugallanmagan ishlab chiqarish (160-satr) satrida summalar mavjud emas. Yuqorida ta'kidlaganimizday bu schyotga yilning oxirida ish bajarilishi bilan xarajatning hisobdan chiqarilishi hisobiga qoldiq summa qolmagan.

Tashish xizmatlarini ko'rsatganligi uchun mazkur logistika markazining moliyaviy hisobot ma'lumotlariga nazar tashlaydigan bo'lsak, eng katta summa asosiy vositalariga to'g'ri keladi. Jumladan, asosiy vositalarning boshlang'ich qiymati 2018-yilning oxiriga 215,5 milliard so'mni tashkil etgan bo'lsa, bu

ko`rsatkich 2019-yil 1-yanvart holatiga 224,8 milliard so`mga oshgan. Mos ravishda 2018-yilda jamg`arilgan eskirish summasi 112,5 milliard so`mga teng bo`lsa, 2019-yilda 121,6 milliard so`mga teng bo`lgan. Markazning nomoddiy aktivlari boshlang`ich qiymati 2018-yilda 4,2 milliard so`mga teng bo`lgan bo`lib, 2019-yilda ham boshlang`ich qiymati o`zgarmagan. Ammo, eskirish summasi 2018-yilda 1,5 milliard so`mdan 1,7 milliard so`mga oshgan. Bu esa, uning qoldiq qiymatini ham oldingi yilga nisbatan kamayishiga olib kelgan.

Logistika markazi balans ma'lumotlaridan ko`rishimiz mumkinki, markazning uzoq muddatli aktivlari tarkibi asosan asosiy vositalardan tarkib topgan bo`lib, jami uzoq muddatli aktivlar qoldiq qiymat bo`yicha 2018-yilda 105,7 milliard so`mni tashkil etgan bo`lsa, shundan 103 milliard so`mi aynan asosiy vositaning qoldiq qiymatiga to`g`ri keladi. Eng ajablanarli tomoni uzoq muddatli aktivlar tarkibida faqat asosiy vositalar va nomoddiy aktivlar satrida summalar mavjud. Bu esa, korxonada kapital qo`yilmalar, uzoq muddatli investitsiyalar, uzoq muddatli debitorlik qarzlari mavjud emas degan xulosani keltirib chiqaradi.

2.4-jadval

Angren logistika markazida uzoq muddatli aktivlarni buxgalteriya hisobida yuritilishi⁴⁷

T/r	Xo`jalik muomalalarining mazmuni	Summa, ming so`mda	Schyotlarning bog`lanishi	
			Debet	Kredit
1	O`zida qurilib, foydalanishga topshirilgan asosiy vositalar	106000	0120	0810
2	Shartnoma asosida sotib olingan asosiy vositalar	9000000	0110-0190	0820
3	Asosiy vositalarni qayta baholash natijasida qiymatining oshirilishi	200000	0110-0199 8510	8510 0110-0199
4	Xarid qilingan nomoddiy aktivlarning boshlang`ich qiymati (haqiqiy tannarxi) bo`yicha kirim qilinishi	3000000	0410-0490	0830

Angren logistika markazining buxgalteriya balansi ma'lumotlari asosida joriy aktivlari tarkibini ko`radigan bo`lsak, Ishlab chiqarish zaxiralari 1,9 milliard

⁴⁷ Korxonada ma'lumotlari asosida muallif tomonidan shakllantirilgan.

so`mni tashkil etib, tugallanmagan ishlab chiqarish, tayyor mahsulot va tovarlarni hisobga oluvchi satrlarda mos ravishda summalar ko`rsatilmagan. Bu esa, markazning faoliyat yo`nalishlari bo`yicha normal holat hisoblanadi. Chunki, ishlab chiqarish zaxiralarining asosiy qismi yoqilg`i-moylash materiallari va ehtiyot qism kabi zaruriy joriy aktivlar hisoblanib, bu korxonada ishlab chiqarish va savdo faoliyati bo`lmaganligi bois, tugallanmagan ishlab chiqarish, tayyor mahsulot va tovarlar bo`lmasligi tabiiy hol.

Markazda buxgalteriya hisobini yuritishda yana bir holat borki, markazning bevosita o`z shu`ba va qaram korxonalari bilan bog`liq operatsiyalar hisobi bir muncha yuqori. Ya`ni, debitorlik qarzigina nazar tashlaydigan bo`lsak, 2018-yilda 14,7 milliard so`mni tashkil etgan bo`lsa, shundan 1,4 milliard so`mli, yoki umumiy debitorlik qarzining 10 foiz atrofidagi qismi muddati o`tgan, ya`ni, o`z vaqtida olinmagan debitorlik qarzi hisoblanadi.

Shu bilan birga 2,9 milliard so`mlik xaridor va buyurtmachilarning qarzi bo`lsa, 1,7 milliard so`mlik shu`ba korxonalarining qarzi mavjud. Biz tomonimizdan o`rganishlar shuni ko`rsatdiki, markaz tomonidan negadir ayrim va miqdori yuqori bo`lgan debitorlik qarzlari, boshqa debitorlik qarzlari sifatida hisobga olingan bo`lib, 2018-yilda mazkur summa 6,3 milliard so`mni tashkil etgan. Bu esa, korxonaga uchun ijobiy yoki salbiy holat hisoblanishi mumkin. Buning sababi, 21-sonli buxgalteriya hisobining milliy standartiga ko`ra, 4800, ya`ni, turli debitorlar qarzlari hisobga oluvchi schyotlarda olinadigan foizlar, dividendlar, royalti, moliyaviy ijara bo`yicha olinadigan joriy to`lovlar, da`volar bo`yicha olinadigan schyotlar va boshqalar bo`yicha debitorlar bilan hisob-kitoblar to`g`risidagi axborotlarni umumlashtirilgan holda yuritiladi⁴⁸.

Agar korxonaga tomonidan olinadigan foizlar, dividendlar, royalti, moliyaviy ijara bo`yicha olinadigan joriy to`lovlar hisobiga mazkur summa shakllangan bo`lsa bu ijobiy holat, biroq da`volar bo`yicha olinadigan summa ijobiy deb qaralmaydi.

⁴⁸ 21- sonli buxgalteriya hisobining milliy standarti

Shu bois, bizning fikrimizcha, markazning turli debitorlar qarzlari hisobga oluvchi schyotlari hisobini yuritishda uni 2 ta guruhga bo`lib yuritish maqsadga muvofiq.

Birinchi guruhga, shartnoma yoki boshqa huquqiy hujjat asosida olinadigan turli debitorlik qarzlari, ikkinchi guruhga esa, da`volar bo`yicha olinadigan summalarni kiritish lozim. Shunda aniq muddatlarda undirilishi, kirim qilinishi mumkin bo`lgan turli debitorlik qarzlarning miqdori hisob ma`lumotlaridan aniq ko`rinadi. Agar da`volar bo`yicha olinadigan summadan undirish ehtimoli kam bo`ladigan bo`lsa, zudlik bilan zaxira yaratish yoki undirish choralarini ko`rish uchun axborot manbai shakllanadi.

Yana bir tomoni borki, markaz debitorlik qarzlari tarkibidagi bizning fikrimizcha, eng salbiy debitorlik qarzi hisoblangan ko`rsatkichlar oshgan. Jumladan, muddati o`tgan debitorlik qarzlari, 2018-yilda 1,4 milliard so`mni tashkil etgan bo`lsa, 2019-yilda 1,96 milliard so`mni tashkil etmoqda. Vaholanki, umumiy debitorlik qarzi summasiga pasayish bo`lsada. Shu bilan birga turli debitorlik qarzlari ham oshish tendentsiyasiga ega bo`lib, 2018-yilda 6,35 milliard so`mni tashkil etgan bo`lsa, 2019-yilda 6,73 milliard so`mni tashkil etmoqda.

Agar turli debitorlik qarzlari schyotidagi debitorlik qarzlari moliyaviy ijaraning joriy to`lovi deydigan bo`lsak, moliyaviy ijaraga berilgan asosiy vositalar bo`yicha ma`lumot mavjud emas. Shu bilan birga dividendlar deydigan bo`lsak, ko`rdikki, korxonaning na uzoq muddatli na qisqa muddatli investitsiyalari mavjud.

Debitorlik qarzlari tarkibi bo`yicha xulosa qilishimiz mumkinki, katta ehtimollik bilan turli da`volar ko`rinishida olinadigan debitorlik qarzlarning ulushi yuqori hisoblanadi.

Shu bilan birga markazning pul mablag`lari tarkibini ko`radigan bo`lsak, uning summasi judayam ahamiyatsiz. Ya`ni, 2018-yilda bor yo`g`i jami pul mablag`i 71 million so`m bo`lgan bo`lsa, 2019-yilda bu ko`rsatkich 87 million so`mni tashkil etgan xolos.

Asosiy e'tibor qaratishimiz lozim bo'lgan masala, mazkur korxonaning jami aktivlari tarkibining katta qismi uzoq muddatli aktiv ekanligidir. Ayniqsa, yuqorida ta'kidlab o'tganimizday, uning ham katta qismi asosiy vositalarga to'g'ri keladi. Shu bois, bizning fikrimizcha, bunday korxonalarni tahlil qilayotganda mana shu jihatlariga e'tibor qaratish maqsadga muvofiq.

2.3-§. Logistik korxonalarda iqtisodiy tahlilni tashkil qilish

Logistik korxonalarda iqtisodiy tahlilni tashkil etish albatta, amaldagi me'yoriy-huquqiy hujjatlarda keltirilgan normativlar, turli tavsiyalar asosida shakllantirilgan formulalardan kelib chiqib amalga oshiriladi. Albatta, tahlil natijalariga ko'ra xulosa shakllantirish, turli chora-tadbirlarni belgilashda har bir sohaning tarmoq xususiyati inobatga olinishi lozim. Bu bo'yicha bir qancha ilmiy tadqiqotlarda ham munosabat bildirib o'tilgan.

Logistika korxonalari odatda tashish xizmatlarini ko'rsatganligi bois, ularda iqtisodiy tahlilni tashkil etishda transport korxonasi sifatida qaralib, bunga o'xshash bunday tashishlarning alohida xususiyatlari inobatga olinadi.

Transport tashkilotlarida iqtisodiy tahlilni tashkil etish ham turli olimlar va amaliyotchilarning diqqat markazidagi masalalardan bo'lib, turli qarashlar va yondashuvlar obyekti bo'lib kelgan. Jumladan bu borada, A.A. Bachurin avtomobil transporti korxonalarining moliyaviy-iqtisodiy tahlilini o'tkazishda quyidagilarga e'tibor qaratish lozimligini ta'kidlaydi⁴⁹:

- tashish va boshqa ish va xizmatlardan daromadlarni tahlil qilish, daromadlar hajmiga ta'sir qiluvchi omillarni aniqlash;

- tashish tannarxi va jami sarflangan xarajatlarni tahlil qilish, jumladan, xarajatlarni tarkibi va tuzilishi bo'yicha;

- umumiy xarajatlar va bajarilgan ish hajmini tannarxga ta'sirini, vaqtinchalik va doimiy xarajatlar ulushini aniqlash, haydovchilar ish haqi va boshqalarni.

- foydani shakllanishi va taqsimlanishini tadqiq etish;

⁴⁹ Бачурин А.А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности авто-транспортных организаций [Текст]: учеб. пособие / А.А. Бачурин; под ред. З.И. Аксеновой. –М.: Издательский центр «Академия», 2005. –320 с.

- rentabellik darajasini tahlil qilish.

L.V. Eyxlarning tadqiqotida, har qanday sohada bo`lgani kabi avtomobil transporti sohasida ham moliyaviy natijalarni ifodalovchi asosiy ko`rsatkich foyda hisoblanadi. Avtomobil transporti korxonalarida foydaning bo`lishi korxonaning rivojlanishi, asossiz qarzdorliklarning mavjud bo`lmasligini ta'minlab, transport xizmatining sifati oshishiga ham xizmat qilishini ta'kidlaydi⁵⁰. Demak, bu muallif tomonidan ham transportning asosiy turi bo`lgan avtomobil transporti korxonalarida iqtisodiy tahlilni tashkil etish, moliyaviy natijalarni shakllantirish va uning tahliliga munosabat bildirilgan.

G.A. Kononovoy, E.V. Budrin, A.G. Budrinalarning fikricha, avtomobil transporti korxonalarini faoliyatlari natijalari tahlili foyda, rentabellik va daromad kabi ko`rsatkichlarni baholash asosida o`tkazilishi lozim. Mualliflarning fikricha, avtomobil transporti korxonalarining yakuniy natijasi umumiy ko`rinishda daromad va xarajatlar o`rtasidagi farq sifatida namoyon bo`ladi⁵¹.

Ushbu mualliflar tomonidan olib borilgan tadqiqot bir muncha kengroq bo`lib, ular foyda va rentabellik ko`rsatkichlari tahliliga alohida e'tibor qaratish lozimligini ta'kidlaydilar.

Albatta, avtomobil transporti korxonalarida rentabellikni hisoblash masalasi ham ahamiyatli bo`lib, bu bo'yicha ham soha olimlarining o`z munosabatlari mavjud. Jumladan, N.M. Paxnovskaya, D.A. Ihanovalar avtomobil transporti korxonalarida xarajatlar rentabelligi va reyslarning umumiy soni o`rtasidagi bog`liqlikni keltiradi⁵².

Ko`pchilik manbalarda rentabellikni uchta guruhga bo`lib o`rganilganligini ko`rishimiz mumkin. Bular:

- sotish bilan bog`liq rentabellik;

⁵⁰Л.В.Эйхлер /Особенности формирования финансовых результатов деятельности автотранспортного предприятия. Проблемы экономики и менеджмента. № 6 (58) – 2016. С-90-93.

⁵¹ Экономика автомобильного транспорта [Текст]: учеб. пособие для студ. высш. учеб. завед. / А.Г. Будрин, Е.В. Будрина, М.Г. Григорян и др.; под ред. Г.А. Кононовой. –М.: Изд. центр «Академия», 2005. – 320с.

⁵² Пахновская Н.М., Ищанова Д.А. развитие методов управления затратами в системе финансового управления автотранспортного предприятия. / Вестник ОГУ №14 (175)/декабрь 2014. С-319-323

- xarajatlar va investitsiya loyihalarini qoplanganligini ko'rsatuvchi rentabellik;

- kapital va uning tarkibiy qismlari daromadligi bilan bog'liq rentabellik.

Umuman birinchi guruh rentabelligini hisoblashda moliyaviy natijalar to'g'risidagi hisobot ma'lumotlaridan foydalaniladi. Ya'ni, bu erda sotilgan mahsulot va uning tannarxi, yalpi foyda va u bilan bog'liq moliyaviy ko'rsatkichlar olinadi. Ikkinchi guruhda esa, asosan investitsion loyihalarning samaradorligi tahlil qilinib, shu bo'yicha rentabellik aniqlanadi. Uchinchi guruhda esa, bevosita kapital bilan bog'liq rentabellik aniqlanadi.

Dunyo amaliyotida rentabellik foyda asosida, ishlab chiqarish aktivlari asosida, pul mablag'lari asosida aniqlanishi dunyo amaliyotida ko'p kuzatiladi. Korxonalarda ko'proq pul mablag'larining ko'payishi, foydaning oshishi bilan bog'liq rentabellik ko'rsatkichlari ko'proq hisob-kitob qilinadi. Rentabellik va uning korxonalar moliyaviy natijasiga hamda mamlakat iqtisodiy o'sishiga ta'siri, uning aniqlash uslubiyoti bo'yicha ham olimlar tomonidan turli munozaralar, fikrlar ilgari surilgan. Jumladan, Joffrey Vittington sanoat korxonalarining rentabelligi ularning iqtisodiy o'sishiga bog'liqligini ta'kidlaydi⁵³. Muallif fikricha, foyda bilan bog'liq rentabellik sanoat korxonalarining iqtisodiy o'sishiga zamin yaratadi. Ammo, muallif tomonidan rentabellik foydaning o'sishiga ta'sirini baholashda qaysi moliyaviy ko'rsatkichga nisbatan hisoblanishi lozimligini keltirmaydi.

O'rganishlar shuni ko'rsatdiki, rentabellikni aniqlashda foyda turlari va tarkibini aniq ko'rsatgan holda hisob-kitob ishlarini amalga oshirish lozim. Chunki aynan bir turdagi foyda yoki daromad ko'rsatkichi korxonalar daromadligini ifodalamasligi mumkin. Masalan, korxonalar asosiy faoliyat bilan bog'liq faoliyatdan zarar ko'rgani holda uning faoliyatiga bog'liq bo'lmagan daromadining oshishi hisobiga rentabellik darajasi yuqori bo'lishi mumkin ekan.

A.M. Fridman rentabellikni oshirishning asosiy yo'nalishlari sifatida:

⁵³ Geoffrey Whittington Profitability, Accounting Theory and Metodology. Taylor and Francis e-Library. London and New York. 2007. p.45

- korxonona faoliyatining rivojlanishidan olingan foyda summasini ko`paytirish;
- resurslardan foydalanish darajasini oshirish;
- ishlab chiqarilayotgan mahsulot sifatini oshirish, material xarajatlarini tejash;
- korxonona hisob siyosatini ishlab chiqish hamda soliqni optimal rejalashtirish;
- operatsion faoliyat daromadlarini oshirish va xarajatlarni kamaytirish;
- korxonaning texnik, tijorat, marketing, moliyaviy, iqtisodiy va boshqa xizmatlar bilan bog`liq faoliyatlarini sifatini oshirishni keltirib o`tadi⁵⁴.

N.M. Paxnovskaya va D.A. Ihanovalar avtomobil transporti korxonalarida xarajatlar rentabelligi va reyslarning umumiy soni o`rtasidagi bog`liqlikni keltiradi⁵⁵.

A.M. Fridman tomonidan sanab o`tilgan rentabellikka ta`sir qiluvchi omillar batafsil yoritilgan bo`lsada, faqatgina korxonaga bog`liq bo`lgan ichki omillar berilgan. Jumladan, korxonaga bog`liq bo`lmagan tashqi omillar hisobga olinmagan. Soliqlarni rejalashtirish orqali soliqlar optimallashtirish haqida to`xtalgan bo`lsada, bu korxonaga bog`liq emasligi e`tibordan chetda qoldirilgan. Bundan tashqari muallif tomonidan rentabellikni oshirishning asosiy yo`nalishlari sifatida bevosita faoliyat bilan bog`liq daromadlar keltirilgan bo`lsada, xizmatlar sifatini oshirishi yo`nalishini ham keltirib, buni izohlab bermagan.

V.M. Semenov va N.V. Vasilenkovalar rentabellik foydaga to`g`ri, ishlab chiqarish fondlariga teskari bog`liq deya ta`kidlaydi⁵⁶. Bu erda muallif faqatgina ishlab chiqarish va foyda bilan bog`liq rentabellik ko`rsatkichiga e`tibor qaratganligi ko`rinib turibdi.

I.T. Abdukarimovning fikricha, korxonona samaradorligini ifodalovchi ko`rsatkichlarga⁵⁷:

⁵⁴ Фридман А.М. Финансы организации(предприятия). Учебник. – 2-е изд. М.: Дашков и К, 2013. С-368-369.

⁵⁵ Пахновская Н.М., Ищанова Д.А. развитие методов управления затратами в системе финансового управления автотранспортного предприятия. / Вестник ОГУ №14 (175)/декабрь`2014. С-319-323

⁵⁶ Семенов В.М, Василенкова Н.В. Управления финансами пормышленности. Учебное пособие. – М.: Финансы и статистика, 2012. С-60-61.

⁵⁷ И.Т.Абдукаримов. Отчет о прибылях и убытках – основной источник информации для мониторинга и анализа финансовых результатов предприятия. // актуальные вопросы экономики и управления. № 1 (047), 2013

- sotish bo'yicha rentabellik (asosiy faoliyatdan), sotishdan olingan foydani sotishdan tushgan tushumga nisbati sifatida aniqlanadi.

- xarajatlar rentabelligi, sof foydani xarajatlarga nisbati sifatida aniqlanadi.

- xususiy kapital rentabelligi, sof foydaning xususiy kapitalning o'rtacha yillik qiymatiga nisbati sifatida aniqlanadi.

- umumiy kapital rentabelligi, sof foydaning korxonaga jami kapitaliga nisbati sifatida aniqlanadi.

- xususiy kapitalni investitsiya mablag'lari bilan qamrab olish koeffitsienti, xususiy kapitalning o'rtacha yillik qiymatini sof foydagi nisbati sifatida aniqlanadi.

A. O'lmasov va A. Vahobovlar foydani maksimallashtirish rentabellikni oshirishini ta'kidlab, unga erishish yo'llariga quyidagilarni kiritadi⁵⁸:

- ishlab chiqarishni restruktizatsiyalash va diversifikatsiyalash;

- resurslarni tejab-tergab ishlatish;

- kapital tarkibini takomillashtirish;

- mehnat motivatsiyasini kuchaytirish.

Mualliflar tomonidan asosiy e'tibor foyda va ishlab chiqarishni ko'paytirishga qaratilganligidan ko'rinib turibdiki, bu erda ham asosiy e'tibor foydaga qaratilgan.

A. Vahobov va T. Malikovlar xo'jalik yurituvchi subyektlarning rentabelligini oshiruvchi omillarni ikki guruhga bo'ladi⁵⁹.

- foyda summasini ko'paytirish;

- foyda olish uchun xarajatlarning darajasini va resurslarni kamaytirish.

Fikrimizcha, bu ikki guruh ko'rsatkichlari mazmunan birlashtirish mumkin bo'lgan, bitta umumiy ma'noni beruvchi ko'rsatkich hisoblanadi.

Sh.Tojiboeva rentabellik keng qamrovli tushuncha ekanligini ta'kidlab, bugungi kunda amalda qo'llanilayotgan rentabellikni hisoblash formulalarida

⁵⁸ O'lmasov A., Vahobov A. Iqtisodiyot nazariyasi. Darslik. (to'ldirilgan va qayta ishlangan). –T.: (IQTISOD-MOLIYA), 2014. – b.153-155.

⁵⁹ Vahobov A, Malikov T. Moliya. Darslik. Toshkent: Noshir, 2012. – B.232.

xatolik borligini ta'kidlasada, muammo nimada ekanligi keltirilmasdan uni bartaraf etish bo'yicha etarlicha tavsiyalar berilmagan⁶⁰.

M. Kalonov tomonidan esa, asosiy foydaga nisbatan rentabellikni quyidagi ikki yirik guruhga bo'lib o'rganish tavsiya etilib, rentabellik darajasiga faoliyat turlariga qarab aniqlanishi, korxonada to'g'risida aniq va shaffof ma'lumotni taqdim etib, unga to'g'ri va xolisona baho berishini ta'kidlangan⁶¹:

1. Umumiy rentabellik q sof foyda/xarajatlar*100

2. Faoliyat bilan bog'liq rentabellik q faoliyat bilan bog'liq jarayondan olingan sof foyda / faoliyat bilan bog'liq xarajatlar*100

Sh.Ergashev tomonidan olib borilgan tadqiqotda esa, korxonada tomonidan hisobot yilining oxirida katta miqdordagi, qiymatlikdagi asosiy vositalarning xarid qilinishi, kreditlarning olinishi yoki umuman korxonada foydasi uchun xizmat qilmaydigan aktivlarning paydo bo'lishi o'z-o'zidan aktivlar o'rtacha qiymatini oshirishi korxonada nuqtai nazaridan ijobiy holat deb qaralsada, ammo, amaldagi formulaga ko'ra, yangi kirim qilingan aktivlar qiymati sof foydaga ta'sir o'tkazmasada, aktivlar o'rtacha yillik qiymatining oshishiga olib kelishi, bu esa, aktivlar rentabelligini pasayishiga olib kelishi ta'kidlangan. Shundan kelib chiqib muallif, buxgalteriya balansi va moliyaviy natijalar to'g'risidagi hisobot ma'lumotlari aktivlar rentabelligini aniqlashda to'liq hisob-axborot ta'minoti bo'la olmasligini ta'kidlaydi. Sh.Ergashev, o'z xulosasida aktivlar rentabelligini aniqlashda ikki tushunchadan foydalanish maqsadga muvofiqligi, birinchi, amaldagi tartibga ko'ra aniqlanadigan, korxonada foyda solig'i to'langunga qadar foydaning aktivlar o'rtacha yillik qiymatini – aktivlar rentabelligi sifatida hisoblash, ikkinchi faoliyat bilan bog'liq foydani aynan shu foydani shakllanishida qatnashgan aktivlarning o'rtacha yillik qiymatiga nisbatan hisoblanadigan aktivlar sof rentabelligini aniqlash lozimligini aytadi. Bundan aktivlar o'rtacha yillik qiymatini hisoblashda faqat yil boshi va yil oxiridagi qiymatini emas, o'rtacha

⁶⁰ Tojiboeva Sh.A Savdo tashkilotlarining moliyaviy natijalarini tahlil qilish usullarini takomillashtirish yo'llari. Iqtisod fanlari nomzodi ilmiy darajasini olish uchun yozilgan dissertatsiya avtoreferati. Toshkent – 2007.

⁶¹ M.Kalonov. Korxonalarda daromadlar va xarajatlar hisobi hamda tahlili uslubiyotini takomillashtirish. Iqtisodiyot fanlari doktori ilmiy darajasini olish uchun yozilgan dissertatsiya avtoreferati. Toshkent, Moliya – 2019.

oraliqdagi foyda ko`rsatkichlari hisoblangan davrlar bo`yicha olish maqsadga muvofiq deya ta`kidlaydi⁶².

Darhaqiqat mazkur muallifning fikri amaliyotga ko`proq mos kelib, foyda summasini qaerdan olinishiga qarab, hisob-kitob va tahliliy amallarda foydalanish maqsadga muvofiq.

Markovaning fikricha, avtomobil transporti korxonalarida daromadlar va foyda tahlilining asosiy maqsadi:

- belgilangan ko`rsatkichlar va rejaning bajarilishiga baho berish;
- xizmat tannarxi, foyda va daromad summasiga ta`sir qiluvchi omillarni aniqlash va baho berish hisoblanadi⁶³.

X.Saidrasulova asosiy ishlab chiqarish fondlaridan samarali foydalanishni ta`minlash uchun doimiy ravishda quyidagi tadbirlarni amalga oshirish lozimligini ta`kidlaydi⁶⁴:

- ishlab chiqarish xarajatlarni kamaytirib, mahsulotlar sotish hajmini ko`paytirish;
- 100 yoki 1000 so`mlik asosiy ishlab chiqarish fondlariga to`g`ri keladigan ishlab chiqarilayotgan mahsulot hajmini oshirish;
- Kapitalni shakllantirish manbalarini strukturasi takomillashtirish;
- asosiy ishlab chiqarish fondlari aylanuvchanligini oshirish;
- ishlab chiqarishni tashkil etish va boshqarishni takomillashtirish.

T.Shog`iyosov foydani tahlil qilishdan maqsad – moliyaviy-iqtisodiy jihatdan har tomonlama asoslangan variantlarga tayangan holda boshqaruv qarorlarini ishlab chiqish va ulardan amalda foydalanish tufayli moliyaviy natijalarni barqaror o`shishiga erishishdir deya ta`kidlaydi⁶⁵.

B.Akbarov avtotransport korxonalarini xarajatlarini tahlil qilish bo`yicha yozilgan maqolada umumiy tahlil haqida fikrlar yuritilgan bo`lib, tizim korxonalarining tahlili bo`yicha xulosalar shakllantirilmagan⁶⁶.

⁶² Sh.Ergashev. Avtomobil transporti korxonalarida iqtisodiy tahlilni takomillashtirish. Iqtisodiyot fanlari bo`yicha falsafa doktori (Phd) dissertatsiya avtoreferati. Toshkent, 2021.

⁶³ Маркова С.Н. Планирование и анализ доходов и прибыли автотранспортного предприятия “Лайт флеш”// Экономический анализ: теория и практика. 7/10-2003 (июль). – с 28-35.

⁶⁴ X.Saidrasulova. Методика определения эффективности использования основных производственных фондов// Молия. 4/2014

⁶⁵ T. Shog`iyosov. Korxonaning moliyaviy natijalarini tahlil qilish muammolari // Moliya. 3/2015.

⁶⁶ B.Akbarov. // Avtotransport korxonasi xarajatlari tahlili. Biznes-ekspert. 12/2017. B-63-66.

Sh.Ergashev esa, o'z tadqiqotida avtomobil transporti korxonalarida iqtisodiy tahlilni tashkil etish xususida so'z yuritar ekan, korxonalar rentabelli bo'lishi, to'lov qobiliyati yuqori bo'lishi, uning moliyaviy barqarorligi yuqori degan xulosani keltirib chiqarmasligini, shu bois, korxonani samarali boshqarishda har bir ko'rsatkichning o'z o'rnini bo'lib, ularni individual tahlil etish maqsadga muvofiqligini ta'kidlaydi. Aktivlar rentabelligi va moliyaviy barqarorlik ko'rsatkichlari aynan ma'lum olingan foydaga yoki joriy yildagi ko'rsatkichlarga bog'liq emasligini asoslashga harakat qilgan⁶⁷.

Biz tomonimizdan tadqiqot obyektlarimizda olib borilgan tahlillar shuni ko'rsatdiki, ularda iqtisodiy tahlilni tashkil etishda albatta sohaning o'z xususiyatlarini inobatga olish maqsadga muvofiq ekan. Quyidagi obyektlarimiz bo'yicha o'tkazilgan ayrim tahlil ishlarini aks ettirgan holda mazkur masalaga o'z xulosalarimizni shakllantiramiz («2.5-jadvalga qarang»).

2.5-jadval

LUCKY MEN korxonasi ayrim iqtisodiy ko'rsatkichlari tahlili⁶⁸

Yillar va ko'rsatkichlar	2018	2019	2020	O'tgan yilga nisbatan o'zgarishi, Q,-	2018-yilga nisbatan o'zgarishi, Q,-
Aktivlar rentabelligi	-12,44	1,85	-0,09	1,76	-12,53
To'lov qobiliyati	0,01	2,38	0,04	-2,34	0,03
Moliyaviy barqarorlik koeffitsienti	-6,32	0,63	0,06	0,57	6,38

Jadval ma'lumotlaridan ko'rishimiz mumkinki, korxonalar ko'rsatkichlarida o'zgarishlar judayam keskin. Jumladan, aktivlar rentabelligi 2018-yilda -12,44 ni tashkil etgan bo'lsa, 2019-yilda bu ko'rsatkich 1,85 ni tashkil etgan. 2020-yilda esa, ko'rsatkich yana pasayib, -0.09 ni tashkil etmoqda.

⁶⁷ Sh.Ergashev. Avtomobil transporti korxonalarida iqtisodiy tahlilni takomillashtirish. Iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (Phd) dissertatsiya avtoreferati. Toshkent, 2021.

⁶⁸ Korxonalar hisobot ma'lumotlari asosida muallif tomonidan, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2015 yil 28 iyuldagi 207-son qarori "Davlat ulushi bo'lgan aksiyadorlik jamiyatlari va boshqa xo'jalik yurituvchi subyektlar faoliyati samaradorligini baholash mezonlari" to'g'risidagi Nizom, 3a-ilova 3-ko'rsatkich shakllantirilgan.

Mazkur ko`rsatkich bo`yicha yuqorida ayrim ilmiy tadqiqotlarda mualliflarning fikrlarini keltirib o`tdik. Ya`ni, Sh.Ergashevning tadqiqot natijalariga ko`ra bu ko`rsatkich korxonaga umumiy foydasiga nisbatan hisoblanganligi uchun asosiy faoliyatiga bog`liq bo`lmay foyda yoki zararining paydo bo`lishi ko`rsatkich summasiga qarab xulosa chiqarishda chalg`itadi.

LUCKY MEN korxonasiining aktivlar rentabelligini o`rganish shuni ko`rsatdiki, korxonaga moliyaviy natijalar to`g`risidagi hisobot va boshqa ichki hisob ma`lumotlari o`rganilganda, korxonaga tashkil topish yili 2018-yil bo`lganligi bois, ushbu yilda faqat tashkiliy xarajatlar bo`lib, asosiy faoliyat boshlanmagan. Moliyaviy natijalar to`g`risidagi hisobotning 040-Davr xarajatlari satrida tashkiliy, boshqaruv va boshqa davr xarajatlarning aks ettirilishi hisobiga soliq to`langunga qadar foyda satrida “-” ko`rsatkichli summa paydo bo`lgan. Bu esa, korxonaga umumiy sof foydasi o`rniga zarar bilan yakunlanishiga olib kelgan.

2019-yilda esa, korxonaga bo`yicha aktivlar rentabelligi sezilarli oshgan. Bunga birinchi sabab, korxonaga umumxo`jalik faoliyati natijasiga ko`ra, foyda bilan chiqqanligi bo`lsa, ikkinchi sabab korxonaga asosiy faoliyati bilan bog`liq tushumlari ham anchagina ijobiy tomonga o`zgargan. Ya`ni, sotishgan olingan sof tushum 2019-yilda 825,9 million so`mni tashkil etgan bo`lsa, sotilgan mahsulot (bajarilgan ish va xizmatlar) tannarxi esa, 540 millionni tashkil etgan. Ko`rinib turibdiki, natija 65 foizdan ko`proqqa oshgan. Mazkur yilda davr xarajatlari, jumladan tashkiliy va boshqaruv xarajatlarning ham summasi juda kam bo`lganligi aktivlar rentabelligini oshishiga olib kelgan.

2020-yilni tahlil qiladigan bo`lsak, yana aktivlar rentabelligi pasayish tendentsiyasi kuzatilgan. Buning asosiy sababi o`rganilganda, pandemiya sababli asosiy faoliyatda to`xtalishlar bo`lib, qilingan xarajatlarga nisbatan tushum kamroqni tashkil etgan. Jumladan, mazkur yilda sotishdan olingan sof tushum 520,2 millionni so`mni tashkil etgan bo`lsa, sotilgan mahsulot(bajarilgan ish va xizmatlar) tannarxi esa, 561,6 million so`mni tashkil etgan. O`z-o`zidan shundan ko`rinadiki, aktivlar rentabelligi minus ko`rsatkich bilan chiqadi. Chunki, 561,6 million so`mning tarkibiga faqat asosiy faoliyatga tegishli tannarxni tashkil etuvchi

xarajatlar kiritilgan. Ma'muriy-boshqaruv, asosiy faoliyatga tegishli davr xarajatlari, soliqlar va boshqalar ham hisobga olinganda natija bundan ham yomonroq ko'rsatkich bilan yakunlanardi.

Biz tomonimizdan tahlil qilingan ikkinchi ko'rsatkich, ya'ni to'lov qobiliyati koeffitsientida ham o'zgarishlar keskin bo'lib, aktivlar rentabelligiga muvofiq holda o'zgarishlar bo'lgan. Tahlil qilinayotgan 3-ko'rsatkich, ya'ni moliyaviy barqarorlik koeffitsienti ham oldingi ko'rsatkichlarga mos.

Ushbu ko'rsatkichlar asosida umumiy xulosa qilib aytishimiz mumkinki, holat qoniqarli. Chunki, 2018-yilda korxonada asosiy faoliyat amalga oshirilmagan, shu bois qilingan tashkiliy va boshqaruv xarajatlari hisobiga ko'rsatkichlar bo'yicha bunday natija bo'lishi tabiiy hol. 2019-yilda esa, korxonada dastlabki normal natijasiga erishgan. Uchinchi, ya'ni 2020-yilda esa, pandemiya sabab ko'rsatkichlar yana pasayishi kuzatilgan. Shu bois, korxonada tahlil qilingan ko'rsatkichlar bo'yicha salbiy xulosaga asos mavjud emas.

Chunki, bu korxonadagi holatlar faoliyat yuritish bilan bog'liq bo'lmagan vaziyatlar bo'yicha bo'lib, korxonaning asosiy faoliyatiga aloqadorligi judayam kam. Shu bois, har qanday hollarda ham standart formulalarga tayanib, ularning natijalari asosida xulosa qilish yaxshi natija beravermaydi. Uning sabablarini o'rganish va xulosa qilish lozim.

Navbatdagi tadqiqot obyektimiz bo'yicha xuddi shu ko'rsatkichlarni tahlil qiladigan bo'lsak, yana ham boshqacharoq natijalarni ko'rishimiz mumkin («2.6-jadvalga qarang»).

Ushbu jadval ma'lumotlariga qaraydigan bo'lsak, logistika markazida aktivlar rentabelligi oldingi yilga nisbatan pasaytgan, to'lov qobiliyati esa, uncha ahamiyatli bo'lmagan koeffitsientga oshgan. Shu bilan birga moliyaviy barqarorlik koeffitsienti ham oshish tendentsiyasi kuzatilgan. Biroq bu ham unchalik ahamiyat kasb etmaydi. Buning sababi, 0,79 dan 0,80 ga o'zgarishi unchalik natija yoki xulosani o'zgartirmaydi.

2.6-jadval

Angren logistika markazining ayrim iqtisodiy ko`rsatkichlari tahlili⁶⁹

Yillar va ko`rsatkichlar	Aktivlar rentabelligi	To`lov qobiliyati	Moliyaviy barqarorlik koeffitsienti
Tavsiya etilgan me'yor	0 – zarar ko`rib ishlayotgan; 0,05-0 – past rentabelli	0,2 – minimal miqdor	0,8-0,9 – norma; 0,75 dan past bo`lsa xavfli
2017	-0,8	0,71	0,66
2018	-0,14	0,66	0,79
2019	-0,20	0,67	0,80
2020	-0,24	0,59	0,62
2021	-0,19	0,81	0,75

Obyektlarimiz bo`yicha olib borilgan tahlillar shuni ko`rsatmoqdaki, birinchi korxonada ko`rsatkichlar keskin, ikkinchi korxonada esa, tabiiy holda o`zgarmoqda.

Yuqoridagilardan kelib chiqqan holda xulosa qilishimiz mumkinki, agar korxonada tashkil topganiga bir yil to`lmagan bo`lsa, ya'ni taqqoslanadigan davr bo`lmaydigan bo`lsa, bu korxonada bo`yicha iqtisodiy tahlilni amaldagi standart formula va tavsiyalarga asosan tashkil etish natija bermaydi. Shu bois, bunday holatda umumiy holda o`rganish va xulosa qilish bilan kifoyalanish maqsadga muvofiq.

Ikkinchi bob bo`yicha xulosa

Dissertatsiyaning ikkinchi bobi bo`yicha xulosalar.

Xarajatlar nuqtai nazaridan qaralganda ham xarajatlar tahlilini amalga oshirishda quyidagi jihatlarga e'tibor qaratish maqsadga muvofiq:

- logistik xarajatlarning faoliyat turiga bog`liqligi, ya'ni, asosiy faoliyat turi logistik faoliyat bo`lgan subyektlarda logistik xarajatlarning tarkibiy tuzilishi tahlili;

⁶⁹ Korxonada hisobot ma'lumotlari asosida muallif tomonidan shakllantirilgan

- logistik xarajatlarni xizmatlar tannarxiga olib borish usullari;
- logistik xizmatlar tannarxiga kiritilmaydigan boshqa xarajatlar tahlilini amalga oshirish hamda bunday xarajatlarning umumiy xarajatlar tarkibidagi ulushi;
- logistik faoliyatni amalga oshirishda tashqi omillar bilan bog`liq xarajatlar, soliq siyosatining o`zgarish, xorijiy mamlakatlar bilan bog`liq xalqaro tashishlarni amalga oshirish xarajatlarining o`zga xos xususiyatlarini inobatga olish.

Asosiy faoliyat bilan bog`liq xizmatlar tannarxiga kiritiladigan xarajatlar tarkibiga bevosita logistik xarajatlarni ko`rsatish jarayonida xizmatlar tannarxini tashkil qiluvchi xom-ashyo va materiallarning sarflanishi, yoqilg`i-energetika xarajatlari, mehnat haqi va u bilan bog`liq boshqa xarajatlar, asosiy faoliyatda xizmat ko`rsatuvchi asosiy vositalarning amortizatsiya xarajatlari va boshqa shu kabi bevosita logistik korxonaning asosiy vositalari bilan bog`liq xarajatlarini kiritish lozim.

Yuqorida keltirib o`tilgan xarajatlar tarkibini bunday guruhlashdan maqsad, xarajatlarni samaradorligi, ya`ni, asosiy faoliyat bilan bog`liq xarajatlarning jami xarajatdagi ulushi, asosiy faoliyat bilan bog`liq daromadlar bilan taqqoslab o`rganish, ularning nisbatiga baho berish hisoblanadi.

Asosiy vositalarning eskirish koeffitsientini aniqlash, unga aniq norma qo`yish masalasi doimo diqqat markazida bo`lib, bu aktivlarning foydalanish darajasiga yoki tarmoq xususiyatidan kelib chiqmagan holda tavsiyalar beriladi. Ammo, logistika korxonalarining o`zga xos xususiyati borki, bundan asosiy e`tibor tashishda foydalanishi, saqlashda ishlatilishi yoki realizatsiya jarayoniga bog`liqligiga qarab ularning eskirish koeffitsienti darajasiga baho berish lozim.

Logistik korxonalarda shunday holatlar ham bo`ladiki, tashish xizmatlarini bajaruvchi harakatdagi tarkib (tashish transportlari) bir vaqtning o`zida saqlash vazifasini ham bajaradi. Shu bois, asosiy vositalarning eskirish darajasi, unga hisoblanadigan amortizatsiya xarajatlari ham mana shunday xususiyatlarni inobatga olgan holda belgilanishi, hisobi hamda tahlili amalga oshirilishi lozim.

Logistik korxonalarda yana bir muhim masala borki, bu tashish xarajatlari yoki saqlash xarajatlarini amalga oshirgandan keyingi debitorlik qarzlarning

vujudga kelishi va so`ndirilishining davriyligidir. Bu borada tahlilda ko`riladigan masala, debitorlik qarzlarning aylanish davrini o`rganish va unga baho berishdir. Logistik korxonalarda debitorlik qarzlarning paydo bo`lishi va uning so`ndirilishi ham bir me'yorda, aniq zamonda amalga oshmaydi. Ayrim debitorlik qarzlarning vujudga kelishi va so`ndirilishi bir necha kunni tashkil qilsa, ayrimlarning shakllanishi ham uning so`ndirilishi ham uzoq muddatni talab etadi.

Bizning fikrimizcha, logistik korxonalarida hisob yuritishda dastlabki va so`nggi ma'lumot tushunchalaridan foydalanish maqsadga muvofiq. Dastlabki ma'lumotlar asosida dastlabki, joriy hisob-kitoblar, yozuvlar amalga oshiriladi. So`nggi ma'lumotlar asosida esa, aniqlangan, tuzatishlar kiritilgan ma'lumotlar shakllantiriladi.

Aynan boshqa hududlarga, jumladan mahalliy chekka hududlar va xorijiy mamlakatlarga tashish xizmatlarini amalga oshiruvchi logistik korxonalarda boshlang`ich hisob hujjatlarini operatsiya amalga oshirilayotgan paytda kiritish imkoniyati cheklangan. Chunki operatsiya amalga oshirilishida boshlang`ich hisob hujjatlari rasmiylashtirilishi uchun daromad yoki xarajatni tan olishga mas'ul shaxslar bo`lishi lozim.

Shu bois, bizning fikrimizcha, markazning turli debitorlar qarzlarni hisobga oluvchi schyotlari hisobini yuritishda uni 2 ta guruhga bo`lib yuritish maqsadga muvofiq.

Birinchi guruhga, shartnoma yoki boshqa huquqiy hujjat asosida olinadigan turli debitorlik qarzlarni, ikkinchi guruhga esa, da'volar bo`yicha olinadigan summalarni kiritish lozim. Shunda aniq muddatlarda undirilishi, kirim qilinishi mumkin bo`lgan turli debitorlik qarzlarning miqdori hisob ma'lumotlaridan aniq ko`rinadi. Agar da'volar bo`yicha olinadigan summadan undirish ehtimoli kam bo`ladigan bo`lsa, zudlik bilan zaxira yaratish yoki undirish choralarini ko`rish uchun axborot manbai shakllanadi.

III BOB. LOGISTIK KORXONALARDA BUXGALTERIYA HISOBI VA IQTISODIY TAHLILNI TAKOMILLASHTIRISH

3.1-§. Logistik korxonalarda buxgalteriya hisobini takomillashtirish

Logistik korxonalarining yana bir tomoni borki, bular doimiy ravishda u yoki bu hududga tovarlarni tashish xizmatini amalga oshiradilar. Shu bois, ularda ehtiyot qism va yoqilg`i-moylash materiallari va ularning hisobiga oid masalalar doimo diqqat markazida bo`ladi. Ya`ni, ular tomonidan turli hudud va davlatlardan zaruriyatga qarab yoqilg`ilar va ehtiyot qismlar xarid qilinadi.

Logistik korxonalarda yoqilg`i-moylash materilarining kirim qilinishi 1030 - Yoqilg`ilar schyoti orqali amalga oshiriladi. Mazkur schyotga korxonada omboriga kirim qilingan va kelgusida ishlatish ehtiyoji uchun olingan yoqilg`ilar hisobga olinadi. Bu schyot faqat yoqilg`i-moylash materiallarining korxonada ombori orqali kirim qilinishi va sarflanishida qo`llanadi. Ushbu schyotni qo`llash quyidagicha amalga oshiriladi:

1. Yoqilg`i-moylash materiallari korxonada omboriga kirim qilinganida:

Dt-1030-Yoqilg`ilar

Kt-6010-Mol etkazib beruvchilar va pudratchilar bilan hisob-kitoblar;

2. Yoqilg`i-moylash materiallari xizmat ko`rsatishga qatnashayotgan transport vositasiga berililishida:

Dt-2010-Asosiy ishlab chiqarish schyoti;

Kt- -1030-Yoqilg`ilar.

Yuqoridagilardan ko`rishimiz mumkinki, yoqilg`i faqat korxonada omboriga kirimi va chiqimi amalga oshirilgan. Biroq amaliyotda har doim ham mazkur materiallarning kirimi va chiqimi ombor orqali amalga oshirilmaydi.

Bugungi kunda turli hududlar va mamlakatlar yoqilg`i quyish yoki boshqa xizmat ko`rsatish shahobchalaridan olingan va foydalanilgan yoqilg`ilar, asosan haydovchining yuk xati va yo`l hujjatlaridan ko`rsatilgani bo`yicha xarajatlarga hisobdan chiqarilmoqda. Biroq, bunday tartibda hisobdan chiqarilishi, birinchidan hujjatlashtirishda kamchiliklarni keltirib chiqarsa, ikkinchidan, yoqilg`i-moylash

materiallari sarfi hisobini yuritishda chalkashlikni keltirib chiqaradi, uchinchidan esa, yoqilg`ilarni turli mamlakatlardan turlicha olinishi ularni kirimi bilan bog`liq valyuta munosabatlaridagi muammolarni keltirib chiqaradi.

Ayni paytda logistik xizmat ko`rsatuvchi korxonalarda yoqilg`i sarfi korxonada omboridagi yoqilg`idan ishlatilganida materiallar tarkibidagi yoqilg`ilar hisobidan chiqim qilinadi. Mamlakatimiz hududlari va xorijiy mamlakatlarda yoqilg`i quyish amalga oshirilganda esa, to`g`ridan-to`g`ri xarajatlarga hisobdan chiqariladi. Albatta bu jarayonda haydovchi tomonidan olib kelingan tegishli to`lov va boshqa hujjatlar asos qilib olinadi. Ammo, aynan tashish bilan bog`liq yoqilg`i sarfining hisobini yuritish bir muncha murakkablashib, aksariyat hollarga bu yoqilg`i sarfi alohida ko`rinmaydi.

Shu bois, bizning fikrimizcha, logistik korxonalarda tashish jarayonidagi yoqilg`i sarfini xarajatlarga hisobdan chiqarishda mazkur jihatlarni inobatga olish lozim. Bizning fikrimizcha, Buning uchun esa, korxonada hisob siyosatida belgilangan holda, 1031-Korxonada omboridagi yoqilg`i-moylash materiallari schyotidan, hamda 1032-Korxonadan tashqaridan xarid qilingan yoqilg`i-moylash materiallari schyotidan foydalanish maqsadga muvofiq. Shu bilan birga tashqaridan sotib olingan yoqilg`i-moylash materiallarining qoldig`i bo`yicha ham 1032 schyotdan foydalanish lozim.

Ya`ni, korxonada tomonidan tashish xizmatlarini amalga oshirishda sotib olingan va yuk avtomobilida ishlatilgan yoqilg`i moylash materiallari hisobi alohida yurilishi ta`minlanadi.

Bundan tashqari tashqaridan yoqilg`i-moylash materiallari xaridi turli valyutalarga olinadi. Bu esa, ushbu yoqilg`i-moylash materiallarini ombor hisobini yuritishda qaysi kurs asosida yuritilishi bo`yicha savollarni keltirib chiqaradi.

22-sonli «Chet el valyutasida ifodalangan aktivlar va majburiyatlarning hisobi» nomli buxgalteriya hisobining milliy standarti talabiga ko`ra chet el valyutasidagi operatsiyalar bo`lib chet el valyutasida amalga oshiriladigan bitim hisoblanadi, qachonki xo`jalik yurituvchi subyekt:

a) aktivlar, ishlar va xizmatlarni chet el valyutasida xarid qiladi yoki realizatsiya qiladi;

b) to`lash yoki olish summalari chet el valyutasida belgilangan kreditlar yoki qarzlarni olganda yoki taqdim etganda;

v) chet el valyutasidagi majburiyatlarni o`ziga qabul qilganda yoki majburiyatlarni qoplaganda, yoxud olinadigan schyotlarga ega bo`lganda⁷⁰.

Mazkur talabning “a” bandiga nazar tashlaydigan bo`lsak, aktivlar, ishlar va xizmatlarni chet el valyutasida xarid qilinishi chet el valyutasidagi operatsiyalar bo`lib hisoblanadi. Zero, logistik markazlar tomonidan sotib olinayotgan yoqilg`i moylash materiallari va ehtiyot qismlar ham aynan mana shu bandga mos keladi. Ya`ni, subyekt, aktiv sifati yoqilg`i-moylash materiallarini kirim qiladi.

Mazkur jarayonda yoqilg`i-moylash materiallarini xorijiy valyutada kirim qilinishida muammo yo`q deyish mumkin, ammo, amaliyotdagi mutaxassislarning fikriga ko`ra, bu holatda korxonadan olingan yoqilg`i-moylash materiallari va xarid qilingan, ayniqsa xorijiy valyutada xarid qilingan yoqilg`i moylash materiallari summasi o`rtasida farq kelib chiqadi. Shu bilan birga, xorijdan sotib olingan yoqilg`i-moylash materiallari xarid qilingan mamlakat valyutasi yoki umumqabul qilingan valyuta birliklaridan ifoda etiladi. Bundan esa, xorijiy valyutada xarid qilingan aktivlar bo`yicha operatsiyalarni amalga oshirish sanasi bo`yicha hisobini yuritish zarur degan qoida kelib chiqadi.

Vaholanki, 22-sonli buxgalteriya hisobining milliy standarti talablariga ko`ra, chet el valyutasida ifodalangan aktivlar va majburiyatlar qiymati, buxgalteriya hisobida aks ettirish maqsadida, so`mda qayta hisoblanishi lozim. Bir vaqtning o`zida chet el valyutasida ifodalangan aktivlar va majburiyatlar qiymatini so`mda qayta hisoblash ushbu chet el valyutasining so`mga nisbatan Markaziy bank kursi bo`yicha amalga oshiriladi. Buxgalteriya hisobi maqsadlari uchun mazkur so`mdagi qayta hisoblash chet el valyutasida operatsiya sodir etilgan sanadagi Markaziy bank kursi bo`yicha amalga oshiriladi. Buxgalteriya hisobi maqsadlari

⁷⁰ 22-sonli BHMS «Chet el valyutasida ifodalangan aktivlar va majburiyatlarning hisobi»

uchun chet el valyutasidagi ayrim operatsiyalarning sodir etish sanalari 22-sonli BHMSning ilovasida keltirilgan⁷¹.

Yuqoridagi talablardan ko`rishimiz mumkinki, har qanday aktivlar bo`yicha operatsiyalar Markaziy bank kursi asosida so`mda hisobga olinadi. Bu erda biz tomonimizdan olib borilgan tadqiqotlar shuni ko`rsatdiki, yoqilg`i-moylash materiallari turli mamlakatlar hududi orqali tashishda, asosan, AQSH dollarida olinadi. Biroq har doim ham AQSH dollariga olishning imkoniyati mavjud emas. Bunday hollarda tashuvchi-haydovchilar tomonidan o`sha mamlakatning pul birligi xarid qilinadi va shu pulga yoqilg`i-moylash materiallari olinadi.

Chet el valyutasida ifodalangan aktivlar va majburiyatlarni buxgalteriya hisobida hisobga olish bo`yicha operatsiyalarni amalga oshirish sanasi, ya`ni xorijiy valyutani milliy valyutaga aylantirish sanasi borasida ham bir qancha muhokamalar bo`lib, bu bo`yicha N.Imamova o`z munosabatini bildirib o`tgan.

Muallif tomonidan xodimlarning hisobdor summalari bo`yicha chet el valyutasidagi qarzlarni aks ettirish bo`yicha munosabat bildirib, xorijiy valyuta xizmat safari bo`yicha xodimlar bilan hisoblashishlardagi operatsiya, Chet el valyutasida kiritilgan ulushlarning qaytarilishi, qaytarib berish sharti bilan chet el valyutasidagi mablag`larning olinishi, qaytarib berish sharti bilan chet el valyutasidagi mablag`larning qaytarilishi kabi tomonlari bo`yicha tadqiqot qilinib o`z munosabatlari bildirilgan.

Haqiqatda amaldagi qonunchilikka ko`ra, xodimlar turli mamlakatlarga xizmat safarlari borishi va turli xorijiy valyutalardan foydalanishlari mumkin. Biroq xizmat safariga yuborilayotgan shaxslarga faqat AQSH dollari ekvivalentida mablag` beriladi. Bu esa, turli mamlakatlarga xizmat safarlariga borganda hisoblashish bilan bog`liq muammolarni keltirib chiqaradi.

⁷¹ 22-sonli BHMS «Chet el valyutasida ifodalangan aktivlar va majburiyatlarning hisobi»

3.1-jadval

Chet el valyutasidagi ayrim operatsiyalarni amalga oshirish sanalari
RO`YXATI⁷²

Chet el valyutasidagi operatsiyalar	Chet el valyutasidagi operatsiyalar amalga oshirilgan sana bo`lib hisoblanadi
Chet el valyutasidagi bank hisobvaraqlari bo`yicha operatsiyalar	Chet el valyutasidagi pul mablag`larining bankdagi hisobvaraqlarga kelib tushish yoki ularni bankdagi hisobvaraqlardan hisobdan chiqarish sanasi
Chet el valyutasidagi kassa operatsiyalari	Chet el valyutasini kassaga kirim qilish yoki ularni kassadan berish sanasi
Chet el valyutasidagi daromadlar	Chet el valyutasidagi daromadlarni tan olish sanasi
Chet el valyutasidagi xarajatlar	Chet el valyutasidagi xarajatlarni tan olish sanasi
Tovar-moddiy zaxiralari va boshqa aktivlarni baholash	Tovar-moddiy zaxiralari va boshqa aktivlarning xarid qilinganligini tasdiqlovchi boshlang`ich hisob hujjatlari (tovarning kuzatuv hujjatlari yoki bojxona yuk deklaratsiyasi) mavjud bo`lganda, ularni buxgalteriya hisobiga qabul qilish sanasi
Xodimlarning hisobdor summalari bo`yicha chet el valyutasidagi qarzlarni aks ettirish	*Haqiqat xarajat qilinganligi tasdiqlovchi hujjatlar taqdim etilganda hujjatlardagi sana, hujjatlar taqdim qilinmaganda esa, bo`nak hisoboti topshirilgan sana
Chet el valyutasidagi qarzlarning to`lanishi (qoplanishi)	Chet el valyutasidagi qarzlarni to`lash (qoplash) sanasi
Ustav kapitaliga ta`sischilarning ulushlar bo`yicha qarzдорligining yuzaga kelishi	Yuridik shaxs maqomini olish sanasi
Ustav kapitalining shakllanishi (ko`payishi)	Ustav kapitaliga ta`sischilar tomonidan ulushlarini kiritish sanasi
*Chet el valyutasida kiritilgan ulushlarning qaytarilishi	*Ustav kapitaliga ta`sischilar tomonidan ulushlarini qaytarish bo`yicha ta`sischilar tomonidan qaror qabul qilingan sana⁷³
*Qaytarib berish sharti bilan chet el valyutasidagi mablag`larning olinishi	*Qaytarib berish sharti bilan chet el valyutasidagi mablag`lar olingan sana
*Qaytarib berish sharti bilan chet el valyutasidagi mablag`larning qaytarilishi	*Qaytarib berish sharti bilan chet el valyutasidagi mablag`lar qaytarilgan sana

⁷² N.M. Imamova "Eksport-import va valyuta operatsiyalari hisobini takomillashtirish", iqtisodiyot fanlari bo`yicha falsafa doktori (Phd) ilmiy darajasini olish uchun yozilgan dissertatsiya avtoreferati. Toshkent, Moliya. 2021.

⁷³ O`sha muallif taklifi

Shu bilan birga chet elliklar tomonidan ustav kapitaliga chet el valyutasida hissa kiritilishi, u baholab borilmaganda faqatgina bir tomonlama baholanishi oqibatida xorijiy ta'sischi o'z ulushini olayotgan yoki ta'sischi safidan chiqayotganida mazkur ulushni baholanishi oqibatida korxonaning zarar ko'rishi mumkinligi standartni ishlab chiqishda inobatga olinmagan.

N.Imamova tomonidan, aynan, chet el valyutasida ifodalangan aktivlar va majburiyatlarni buxgalteriya hisobida hisobga olish bo'yicha operatsiyalarni amalga oshirish sanasi aktivlar va majburiyatlarni ayrim elementlari bo'yicha baholashni amalga oshira olmasligi, xususiyl kapitalni esa, umuman baholash imkoni yo'qligi e'tirof etib, o'zining quyidagi variantini taklif etadi.

Darhaqiqat, har qanday chet el valyutasida ifodalangan aktiv, majburiyat yoki kapitalni hisobda aks ettirishda so'mga aylantirishning aniq belgilangan sanasi mavjud bo'lishi lozim. Aks holda qachon va qaysi qiymatda so'mga aylantirish masalasi doimo muammo bo'lib, hisob-kitob ishlarida chalkashliklarni keltirib chiqaraveradi.

Bundan kelib chiqadiki, yoqilg'i moylash materiallarining hisobi bo'yicha navbatdagi masala, ularni kirim qilish bilan bog'liq chet el valyutasidagi operatsiyani amalga oshirish sanasi bilan birga, turli valyutalar o'rtasidagi farqlar ham bo'ladi.

Bizning fikrimizcha, mazkur masalaning yana bir tomoniga e'tibor qaratish maqsadga muvofiq. Ya'ni, agar yoqilg'i moylash materiallari xarid qilingandan keyin 10-15, ayrim hollarda bir oydan keyin korxonaga qaytiladigan bo'lsa, ularning so'mdagi hisobi qanday yuritiladi. Bu bo'yicha amaldagi standartimizda tovar-moddiy zaxiralar qayta baholanmasligi, shu bilan birga ular sotib olish sanasida so'mga aylantirilishi bo'yicha normalar mavjud. Ushbu normalarga e'tibor beradigan bo'lsak, yoqilg'i-moylash materiallar korxonaga kirim qilish sanasidagi kurs bo'yicha qayta baholangan holda so'mga aylantirilib, buxgalteriya hisobida hisobga olinishi maqsadga muvofiq.

22-sonli buxgalteriya hisobining milliy standartidagi quyidagi hisob yuritish talablarini ham inobatga olgan holda o'z xulosalarimizni ifoda etamiz:

- xo`jalik yurituvchi subyektning O`zbekiston Respublikasidan tashqarida faoliyat yuritishi uchun foydalaniladigan chet el valyutasida ifodalangan asosiy vositalari, nomoddiy aktivlari, o`rnatiladigan asbob-uskunalari, kapital qo`yilmalari, tovar-moddiy zaxiralari qiymatini so`mda qayta hisoblash, ushbu aktivlarni buxgalteriya hisobiga qabul qilish sanasidagi Markaziy bankning kursi bo`yicha amalga oshiriladi.

- xo`jalik yurituvchi subyektning asosiy vositalari, nomoddiy aktivlari, o`rnatiladigan asbob-uskunalari, kapital qo`yilmalari, tovar-moddiy zaxiralari qiymatini O`zbekiston Respublikasidan tashqarida faoliyat yuritish joyi – xorijiy davlatning qonun hujjatlari yoki qoidalariga muvofiq qayta baholangan qiymatini qayta hisoblash, ushbu qayta baholash o`tkazilgan sanadagi Markaziy bankning kursi bo`yicha amalga oshiriladi.

- O`zbekiston Respublikasidan tashqarida faoliyat yuritishning moliyaviy natijalarini shakllantiradigan, chet el valyutasida ifodalangan daromadlar va xarajatlarni so`mda qayta hisoblash, hisobot davridagi Markaziy bankning kurslari va ular amal qilish kunlari hosilalari summasini hisobot davridagi kunlar miqdoriga bo`lish natijasida hisoblab chiqilgan kurslarning o`rtacha miqdoridan foydalangan holda amalga oshiriladi⁷⁴.

Ushbu talabning birinchisi shunday ma`noni bermoqdaki, tovar-moddiy zaxirlar buxgalteriya hisobida kirim qilingan kundagi Markaziy bank kursi bo`yicha so`mda hisoblab, undan keyin kirim qilinishi kerak. Ammo, biz muhokama qilayotgan masala, ya`ni, xorijiy davlatlardan turli valyuta va qiymatliklarda yoqilg`i-moylash materiallari va ehtiyot qismlarning xarid qilinishi bilan ular buxgalteriya hisobiga kirim qilingan hisoblanmaydi, ammo, jarayonda foydalaniladi. Chunki, xorijda bo`la turib xarid qilingan yoqilg`i-moylash materiallarini buxgalteriya hisobiga kirim qilishning iloji yo`q.

Shu bois, ushbu masala bo`yicha navbatdagi vaziyat yuzaga keladi, ya`ni xarid qilingan aktiv (tovar-moddiy zaxira)ni buxgalteriya hisobiga kirim qilish. Bu holatda tovar-moddiy zaxiralarni buxgalteriya hisobiga kirim qilish masalasi,

⁷⁴ 22-sonli «Chet el valyutasida ifodalangan aktivlar va majburiyatlarning hisobi» nomli BHMS.

qachon kirim qilingan hisoblanishi boshqa huquqiy hujjatlar asosida ko`rib chiqishga harakat qilamiz.

4-sonli buxgalteriya hisobining milliy standarti talablariga ko`ra tovar-moddiy zaxiralar tashkilotning buxgalteriya balansiga quyidagilar natijasida kiritilishi lozim⁷⁵:

mahsulot etkazib berish (oldi-sotdi) shartnomasi bo`yicha xarid qilish;

ta'sischilardan tashkilotning ustav kapitaliga ulush sifatida kelib tushishi;

ta'sischi tarkibidan chiqishda yoki tugatilayotgan tashkilotning mol-mulki uning ishtirokchilari o`rtasida taqsimlanayotganda tashkilotning ilgari boshqa tashkilotning ustav kapitaliga kiritilgan ta'sis ulushi qaytarilishidan kelib tushishi;

bepul kelib tushish (hadya shartnomasi bo`yicha);

ayirboshlash;

uzoq muddatli aktivlar tarkibidan o`tkazish;

ortiqcha (hisobga olinmagan) tovar-moddiy zaxiralarni aniqlash;

ilgari berilgan tovar qarzining qaytarilishi yoki tovar qarzini olish;

tashkilotning o`zida tayyorlanishi;

hisobot davri oxirida tugallanmagan ishlab chiqarish sifatida hisobga olinadigan ishlarni bajarish va xizmatlar ko`rsatish;

tovar-moddiy zaxiralarga bo`lgan mulk huquqi olinishiga olib keladigan boshqa operatsiyalar va hodisalar.

Ushbu talablarga muvofiq xorijda xarid qilingan va ishlatilgan yoqilg`i moylash materiallari hamda ehtiyot qismlar qaysi bandga to`g`ri kelishi yuqorida aytganimizday, yana bir munozarali holatni keltirib chiqaradi. Faqatgina oxirgi talab, ya'ni, tovar-moddiy zaxiralarga bo`lgan mulk huquqi olinishiga olib keladigan boshqa operatsiyalar va hodisalar natijasida kirim qilinishi to`g`ri kelishi mumkin, biroq xorijdagi yoqilg`i quyish shahobchasi xarid qilingan yoqilg`i yoki ehtiyot qismga asosan kassa cheki berish bilan kifoyalanadi. Bu esa, biz tomonimizdan biror oldi-sotdi shartnomasisiz, chek asosida hisob yuritish majburiyatiga olib keladi.

⁷⁵ 4-sonli "Tovar-moddiy zaxiralar" nomli BHMS.

Biz tomonimizdan olib borilgan tadqiqotlar shuni ko`rsatdiki, amalda bunday xarajatlar, jami xizmat safari xarajatlari sifatida hisobga olinganligi ham mavjud. Ya'ni, tashish jarayonida haydovchiga berilgan xizmat safari bilan bog`liq avansda yoqilg`i uchun ham mablag` berilgan va qaytib kelganida jami xarajatni xizmat safari xarajati sifatida hisobdan chiqarilgan.

Bizningcha, har qanday holatda ham hisob ishlari to`g`ri, aniq va ishonchli bo`lishi lozim. Aks holda hisob ishlarida chalkashlik bo`lishi, har kim o`z xohlaganicha hisob yuritishi mumkin.

Bizning fikrimizcha, Xorijiy mamlakatlardan xarid qilingan tovar-moddiy zaxiralar va boshqa qiymatliklarni hisobga kirim qilish uchun alohida korxonalar ichki normativ-huquqiy hujjatlarida amaldagi qonunchilik talablari doirasida norma ishlab chiqish maqsadga muvofiq.

3.2-§. Logistika korxonalarida iqtisodiy tahlilni takomillashtirish

Albatta logistika korxonalarida iqtisodiy tahlilni tashkil etishdan maqsad, birinchi navbatda ushbu sohaning samaradorligiga bog`liq. Zero, iqtisodiy tahlilning asl maqsadiga ham shundan iborat.

«Buyuk kelajak» ekspertlar kengashi a'zosi, Germaniyaning Zenit Spedition GmbH & CoKG kompaniyasining logistika bo'yicha mutaxassisi Mirjalol Fayziev O'zbekistonda logistika samaradorligi to`g`risidagi fikrlarini keltirgan holda logistika korxonalarida iqtisodiy tahlilni tashkil etish masalalari naqadar muhimligiga e'tibor qaratamiz⁷⁶.

Ekspertning fikricha, har bir mamlakat iqtisodiyotining rivojlanishida uning qon tomiri bo`lgan logistika tizimi juda muhim ahamiyatga ega. Samarador logistika tizimi ichki bozorda tayyor mahsulot va xom-ashyo harakatini optimallashtirish orqali tovar va xizmatlarning xaridorlar uchun qulay sharoit va arzon narxlarda etkazib berilishini ta'minlaydi, bozordagi raqobatni rag`batlantiradi. Tashqi bozorda esa mamlakatning iqtisodiy raqobatbardoshligini oshiradi va jahon iqtisodiyotiga integratsiya jarayonini tezlashtiradi. Rivojlanib

⁷⁶ <https://www.gazeta.uz/uz/2019/05/31/logistics>

borayotgan mamlakatimiz uchun samarador logistika tizimini tashkil qilish juda ham muhim.

Yuqorida keltirib o`tilgan muallif maqolasida O`zbekiston logistika samadorligining (LPI) dunyo miqyosidagi o`rni haqida gapirar ekan, Jahon Banki tomonidan 2018-yilda chop etilgan logistika samadorligi hisobotida O`zbekiston 160 davlat orasida 99-o`rinni egallaganligini yozadi. Mazkur hisobotni ishlab chiqishda bojxona samadorligi, transport infratuzilmasi sifati, xalqaro tashimalarni tashkil qilish osonligi, soha mutaxassislarining bilim va salohiyati, yuklarni kuzatish imkoniyati va yuklarni o`z vaqtida etkazish darajasi kabi me`zonlar hisobga olinadi. Afsuski mintaqamiz LPI darajasi maqtanarli darajada emas. Bu borada respublikamiz mintaqada Qozog`istondan keyingi ikkinchi o`rinni egallaydi. Quyida LPI reytingida birinchi o`rinni egallagan Germaniya va O`zbekistonning me`zonlar bo`yicha farqini ko`rishingiz mumkin.

Logistika samadorligi indeksi – **LPI (Logistics Performance Index)** Jahon banki tomonidan har ikki yilda bir marta e`lon qilinadi. Ushbu indeksni tanlash unga e`tiborning ichki va xalqaro logistika faoliyatini takomillashtirishni rag`batlantirishi bilan bog`liq bo`lib, bu milliy raqobatbardoshlikni oshirish uchun zarur shartdir.

Ushbu ko`rsatkichlarning mamlakat bozor salohiyatining rivojlanishi bilan o`zaro bog`liqligi aniq, ularning qiymatlari qanchalik baland bo`lsa, savdo operatsiyalari ishtirokchilarining ichki va tashqi bozor munosabatlari shunchalik samarali rivojlanadi, bu YaIMning shakllanishiga ma`lum hissa qo`shadi.

Hisobot Logistika samadorligi indeksini belgilaydigan 6 komponentdan foydalangan holda raqobatbardoshlikni o`lchaydi. 160 mamlakat baholanib, ballar soni 1 va 5 oralig`ida. Indeks so`rovnoma asosida tuzilgan. Har bir respondent logistika samadorligining oltita asosiy tarkibiy qismlari bo`yicha sakkizta chet el bozorini baholaydi:⁷⁷

- bojxona va chegaralarni rasmiylashtirish samadorligi;
- savdo va transport infratuzilmasi sifati;

⁷⁷ <https://review.uz/oz/post/infografika-uzbekistan-v-indekse-effektivnosti-logistiki-2016-2018-gg>

- raqobatbardosh narxlarda xalqaro transportni tashkillashtirish qulayligi;
- logistika xizmatlarining sifati va vakolatlari;
- tovarlarning o`tishini kuzatish;
- yuklarni etkazib berishning o`z vaqtida bajarilishi.

O`tgan 2016-yilgi hisobotga nisbatan o`z ko`rsatkichlarini 19 pog`onaga yaxshilab, 2018-yilgi hisobotda O`zbekiston dunyoda 99-o`rinni egalladi. O`zbekiston 2,58 ochko (5 ochkodan) to`plagan bo`lsa, mintaqa peshqadami (Qozog`iston) 4,2 ball to`plab, Markaziy Osiyoda birinchi o`rinni egalladi.

Ushbu hisobotga ko`ra, bojxona va chegaralarni rasmiylashtirish samaradorligi 2,1 ball (140-o`rin), savdo va transport infratuzilmasi sifati - 2,57 ball (77-o`rin), xalqaro transportni raqobatbardosh narxlarda tashkillashtirish qulayligi - 2,42 ball (120-o`rin), Logistika xizmatlarining sifati va malakasi - 2,59 ball (88-o`rin), tovarlarning o`tishini kuzatish - 2,71 ball (90-o`rin), tovarlarni o`z vaqtida etkazib berishining bajarilishi - 3,09 ball (91-o`rin).

Tovarlarning o`tishini kuzatish (Q53), logistika xizmatlarining sifati va malakasi (Q28) va tovarlarni o`z vaqtida etkazib berilishi (Q23) tarkibiy qismlarida O`zbekistonning ko`rsatkichlari sezilarli darajada yaxshilandi.

- O`zbekistonning eng zaif tarkibiy qismlari bojxona (140-o`rin) va xalqaro transport (120-o`rin) hisoblanadi.

- Bojxona va chegara rasmiylashtiruvini samaradorligi bo`yicha O`zbekiston 26 pog`onani pasaytirdi.

So`nggi yillarda O`zbekiston transport infratuzilmasini rivojlantirishga, shu jumladan avtomobil transporti tizimini yanada takomillashtirish va raqobatbardoshligini oshirishga katta e`tibor qaratmoqda. Respublikaning barcha mintaqalarining fazoviy aloqasi ta`minlandi, yo`lovchilar va yuk transporti sohasida tizimli islohotlar amalga oshirilmoqda, shu jumladan xalqaro standartlarga muvofiq yo`l harakati xavfsizligi va qulayligini oshirish. Aynan ushbu keng ko`lamli ish Jahon bankining umume`tirof etilgan xalqaro reytingida aks etadi.

Bugungi kunda O`zbekiston transport tizimi turli xil transport turlari va multimodal transportni rivojlantirish, tabiiy to`siqlarni bartaraf etish va transportni boshqarishni takomillashtirish o`rtasida samarali o`zaro aloqalarni o`rnatish yo`lida bormoqda.

Keyinchalik rivojlangan mamlakatlarning transport tizimlari bilan yanada integratsiyalashuvi va transport sohasini rivojlantirishning zamonaviy tendentsiyalari transport xizmatlari, infratuzilma va samarali logistikani rivojlantirishga kompleks yondashishni talab qiladi.

Hozirda reytinglar islohotlarning borishi va samaradorligini obyektiv barometridir. Bundan tashqari, xalqaro reytinglar ko`rsatkichlarni yaxshilash uchun mamlakatlar o`rtasida raqobat ruhini rag`batlantiradi.

Xalqaro reytinglar va indeksning o`zaro bog`liqligi institutsional rivojlanish mamlakat va uning fuqarolari iqtisodiy farovonligiga ta'sir etayotganini, innovatsiyalar va axborot texnologiyalarining rivojlanishi mamlakat hayotining siyosiy va huquqiy jihatlariga ijobiy ta'sir ko`rsatishi mumkinligini yana bir bor isbotlamoqda⁷⁸.

Natijalarga qaraydigan bo`lsak, sohani rivojlantirish uchun hali juda ham ko`p ishlar qilinishi kerakligini tushunish qiyin emas. Bunda asosan chegara va mamlakat hududiga bojxona jarayonlari samaradorligini oshirish, soha mutaxassislarini ko`paytirish, tizimga innovatsion yondashuvni tatbiq qilish muhim.

M.Fayziev o`z maqolasida logistika samaradorligining iqtisodiyotga ta'siri haqida ham to`xtalib o`tib, logistika samaradorligini oshirish transport-jo`g`rofiy noqulay joylashgan va eng arzon transport turi bo`lgan dengiz portlariga to`g`ridan-to`g`ri, hatto chegaradosh davlatlar orqali ham chiqish imkoniyatiga ega bo`lmagan bizning mamlakatda ayniqsa dolzarb ekanligini ta'kidlaydi⁷⁹. Unga ko`ra, respublikamiz eksportining katta qismini qishloq xo`jaligi mahsulotlari va xom-ashyo tashkil etadi. Ular ishlab chiqarish mahsulotlari (manufactured

⁷⁸ <https://review.uz/oz/post/infografika-uzbekistan-v-indekse-effektivnosti-logistiki-2016-2018-gg>

⁷⁹ <https://www.gazeta.uz/uz/2019/05/31/logistics>

goods) qaraganda transport birligiga nisbatan (masalan bir tonna paxta va bir tonna tayyor yuqori sifatli to`qimachilik mahsuloti) juda arzondir. Bundan kelib chiqadiki, eksport mahsulotlarimizning so`nggi narxlarida transport xarajatlarining foiz ulushi yuqori va bu logistika samaradorligi iqtisodiyotimizda rivojlangan davlatlarga taqqoslaganda muhimroq ekanligini anglatadi.

Muallif samarador logistika tizimini tushuntirish uchun juda oddiy ikki misolni keltirib o`tadi⁸⁰:

1. Mikroiqtisodiy misol. Tasavvur qiling, siz qaysidir viloyatda qishloq xo`jaligi mahsulotlarini etishtirish bilan shug`ullanasiz. Xaridorlaringiz shaharlardagi bozorlar, supermarketlar, qishloq xo`jaligi mahsulotlarini qayta ishlash korxonalari bo`lishi mumkin. Toza mahsulotni oxirgi xaridorga etib borguniga qadar sizning bir necha kungina vaqtingiz bo`ladi. Shu vaqt ichida hosilni yig`ib olishingiz, qadoqlashingiz, transport vositasiga yuklab, xaridorga etkazishingiz kerak.

Zanjirning biror-bir nuqtasida muammo paydo bo`lishi foydaning kamayishiga va hatto tadbirkorning zararga kirishga sabab bo`lishi mumkin. Bunga mahsulotni vaqtida yig`ib olmaslik, noto`g`ri qadoqlash, noto`g`ri saqlash, transport vositasining vaqtida mavjud emasligi/nosozligi yoki keraklicha jihozlanmagani va shunga o`xshash ko`plab muammolar sabab bo`lishi mumkin.

2. Makroiqtisodiy misol. Tasavvur qiling, siz eksportga mo`ljallangan qishloq xo`jaligi mahsuloti etishtirasiz va mahsulotingizni Evropa bozoriga, masalan, Germaniyaga olib chiqmoqchisiz. Bunda avvalambor Germaniyada shu mahsulotga bo`lgan talab darajasini, taklif qilinayotgan narxlarni, mahsulotingizning tannarxini, uning eksport va transport xarajatlarini hisoblab chiqasiz. Aynan shu mahsulotni Germaniyaga etkazib beradigan Ispaniya, Italiya, Polsha kabi Evropa davlatlari etkazib beruvchilari sizga raqobatbardosh hisoblanadi. Ishchi kuchi arzonligi, mahsulot sifati, uning xilma-xilligi sizning mahsulotingizning afzalliklari bo`la olsa-da, transport xarajatlari yuqoriligi mahsulotning oxirgi narxlariga katta ta`sir ko`rsatadi. Qishloq xo`jaligi

⁸⁰ O`sha manba

mahsulotlarini tashishda qo'llanadigan muzlatgich-avtotransportida bir kg mahsulotni O'zbekistondan Germaniyaga qilingan transport xarajati hozirgi paytda 40–50 evro tsent atrofida, agar bu turdagi mahsulotlar uchun chakana savdodagi narxlar 50-60 sentdan 2-3 evrogachaligini hisobga olsak, mahsulotimizning qimmat transport sababli raqobatbardoshligini qanchalik yo'qotishi mukinligini ko'ramiz.

M.Zayniev maqolasida logistika samaradorligini yaxshilash nima uchun aynan bugungi kunda dolzarb ekanligiga ham to'xtalib o'tadi va quyidagilarni ta'kidlaydi⁸¹:

Ba'zi rivojlangan davlatlar oxirgi yillarda iqtisodda proteksionizm siyosatini olib borayotgan bo'lsalar-da (masalan AQSHning hozirgi hukumati), amalda dunyo iqtisodiyotida globallashuv jarayoni sekinlashgani yo'q. Dunyo bozorida katta o'zgarishlar nafaqat O'zbekistonning, balki butun mintaqamizning ro'y berayotgan o'zgarishlarga tayyor bo'lishlarini talab etadi. Dunyo hamjamiyatida mavqei o'sib borayotgan Xitoy, Hindiston kabi davlatlarning global iqtisoddagi o'rnini ham oshmoqda. Mintaqamizning Osiyoni Evropa bilan bog'lagan muhim transport karidorining markazida ekanligi biz uchun ham chorlov va ham imkoniyat bo'lib hisoblanadi. Bir Makon – Bir Yo'l kabi loyihalar hamkorlar bilan birgalikda infratuzilmamizni yaxshilashga, transport va logistikaga aloqador bir qancha sohalarni rivojlantirishga imkoniyat, shu bilan birga mahalliy ishlab chiqaruvchilar uchun raqobatbardoshlikni oshirish yo'lida sinov bo'ladi. Respublikamiz mintaqamizdagi eng yaxshi transport infratuzilmasiga ega. Davlatimiz hududidan 42530 km avtomobil yo'li, 4500 km temir yo'li (har 10000 km ga 150 km) o'tadi va mamlakatimizni mintaqaning muhim transport koridorlariga ulaydi. O'zbekistonning tranzit davlati sifatida ayniqsa Afg'oniston Islom Respublikasiga (Trans-Afg'on xalqaro transport karidori) kirish va Afg'oniston orqali Bandar Abbas va Chobahor portlariga chiqish imkoniyati Tojikiston Respublikasiga kirishi muhim hisoblanadi. Mohiyati yildan yilga ortib borayotgan Andijon- O'sh – Saritosh – Irkeshtom – Qashqar koridori dunyo

⁸¹ <https://www.gazeta.uz/uz/2019/05/31/logistics>

tarixidagi eng buyuk loyihalardan bo`lgan va Xitoy Xalq Respublikasi tomonidan taklif qilingan «Bir makon – bir yo`l» (Belt and Road Initiative – BRI) da munosib qatnashish uchun va Xitoyni mamlakatimiz hududidan o`tuvchi yo`llar orqali boshqa mintaqalar bilan bog`lash xizmat qiladi. Xitoyning TIR konventsiyasiga qo`shilishi, Qirg`iziston orqali Xitoydan O`zbekistonga avtotransport orqali amalga oshirilgan ilk transport tranzit davlati sifatidagi potentsialimiz yuqoriligidan dalolatdir. Bu potentsialdan foydalangan holda Turkmaniston orqali Eron va Turkiyaga, Kavkaz davlatlariga, Bojxona Ittifoqi davlatlari orqali Evropaga chiqishimiz mumkin. Bu imkoniyatlar ayniqsa iqtisodimiz uchun bevosita va bilvosita ishlab chiqarish, transport, infratuzilma, turizm sohalarida minglab ish o`rinlari yaratishi mumkin.

Muallifning fikriga ko`ra, LPIning yaxshilash uchun soha mutaxassisleri bilan birlashib, alohida qismlardan iborat yagona (aviatashuvlar, avtotashuvlar, temir yo`li tashuvlari, omborxonalar xizmatlari) dastur ishlab chiqilishi kerak. Dastur sohaga kadrlar tayyorlash, mavjud kadrlarning malakasini oshirish, infratuzilmalarni yaxshilash kabi yo`nalishlarda bo`lishi kerak. Bundan tashqari, bojxona xizmatlarida IT qo`llanilishi darajasini oshirish, bojxona va chegara postlaridagi jarayonlarni doimiy monitoring qilish, bojxona va soha vakillari bilan ochiq muloqot yaratish orqali paydo bo`layotgan muammolarni tezkor hal qilish, ularning kelajakda takrorlanishining oldini olish kabi chora-tadbirlar o`tkazilishi kerak. Mamlakatimizda bo`layotgan ijobiy o`zgarishlar logistika va transport sohasida ham yaqin kunlarda ijobiy ta`sirini ko`rsatadi. Chunki o`sib borayotgan iqtisodning yuki eng avvalo logistika tizimiga tushadi. Shunday ekan mamlakatimizning eksport salohiyatini oshirish, import xarajatlarini kamaytirish, mahalliy bozordagi transport xarajatlarini minimallashtirish va oqibatda xalqimiz farovonligini yanada oshirish aynan logistika samadorligiga bog`liq⁸².

Tahlillarimizni davom ettirgan holda ikkala obyekt bo`yicha ham rentabellik tahlilini amalga oshirishga harakat qilamiz. Chunki yuqorida ta`kidlab o`tdikki,

⁸² <https://www.gazeta.uz/uz/2019/05/31/logistics>

rentabellik xususida ham turli qarash va yondashuvlar mavjud bo`lib, doimiy munozara va tortishuvlar markazida bo`lib kelgan. Shu bois, bizning fikrimizcha, mazkur masalani aynan logistik korxonalar misolida o`rganish hamda tegishli xulosalar shakllantirish maqsadga muvofiq.

Rentabellikning asosiy ko`rsatkichlari sifatida quyidagi 4 ta ko`rsatkich keltirilgan⁸³:

1. Aktivlar rentabelligi;
2. Sotuv rentabelligi;
3. Operatsion faoliyat rentabelligi;
4. Xususiy kapital rentabelligi;

Bundan tashqari mazmur manbada qo`shimcha rentabellik ko`rsatkichlari ham keltirilgan bo`lib, mualliflar ularga asosiy vositalar rentabelligi, xodimlar rentabelligi, aktivlarning bazaviy foydalilik koeffitsienti, investitsiyalardan kapital rentabelligi, jalb qilingan kapital rentabelligi, jami aktivlar rentabelligi, biznes aktivlari rentabelligi, sof aktivlar rentabelligi, ishlab chiqarish rentabelligi, marja rentabelliklarini kiritib. Ushbu darslikda rentabellikning hamma ko`rsatkichlari bular emasligini ifoda etuvchi va boshqa ko`rsatkichlar degan izoh ham keltirilgan. Bundan xulosa qilishimiz mumkinki, rentabellik judayam keng tushuncha bo`lib, biz faqat asosiy deb olingan rentabellik ko`rsatkichlari bilan cheklanamiz.

Manbada keltirilishicha, aktivlar rentabelligi quyidagicha aniqlanadi:

Aktivlar rentabelligi=Sof foyda/Aktivlarning o`rtacha yillik qiymati.

Mazkur darslik 532-betida qilingan hisob kitobga ko`ra, sof foyda ko`rsatkichi korxonalar moliyaviy natijalar to`g`risidagi hisobot (2-shakl) 270-satridan olinadi. Aktivlar o`rtacha yillik qiymati esa, buxgalteriya balansi 010-satrida yil boshi va yil oxiridagi summalarining o`rtachasi.

Ikkinchi rentabellik ko`rsatkichi, ya`ni, sotuv rentabelligi esa quyidagicha aniqlanishi keltirilgan:

⁸³ M.YU. Raximov, N.N. Kalandarova. Moliyaviy tahlil. Darslik. – Toshkent.: “Iqtisod-Moliya”, 2019. 530-532.

Sotuv rentabelligi Mahsulot (ish, xizmat)lar sotishning yalpi foydasi/sotishdan sof tushum.

Mazkur formulaga va darslik 532-betidagi hisob kitoblarga qaraydigan bo`lsak, mahsulot (ish, xizmat)lar sotishning yalpi foydasi moliyaviy natijalar to`g`risidagi hisobot (2-shakl) 030-satridan olinadi, sotishdan sof tushum esa, ushbu hisobot shaklining 010-satridan olinadi.

Uchinchi rentabellik turi, operatsion faoliyat rentabelligi (ko`pchilik manbalarda asosiy faoliyat rentabelligi deyilgan) quyidagicha aniqlanishi keltirilgan:

Operatsion faoliyat rentabelligi Operatsion foyda/ sotishdan sof tushum.

Ushbu formulani ham izohlaydigan bo`lsak, darslikda keltirilgan ma`lumotlar va 532-betidagi hisob kitoblarga ko`ra, operatsion foyda sifatida moliyaviy natijalar to`g`risidagi hisobot (2-shakl) 100-satrida asosiy faoliyatning foydasi olinib, sotishdan sof tushum esa, ushbu hisobot shaklining 010-satridan olinadi.

Oxirgi asosiy ko`rsatkich sifatida e`tirof etilgan, xususiy kapital rentabelligi quyidagicha aniqlanadi:

Xususiy kapital rentabelligi=Sof foyda/xususiy kapital.

Formulaga amaliy ma`lumotlarni qo`yishdan oldin, ushbu tenglik ma`lumotlar manbaini ham izohlab ketamiz. Bunda, sof foyda ko`rsatkichi korxonada moliyaviy natijalar to`g`risidagi hisobot (2-shakl) 270-satridan olinadi. Xususiy kapital esa, buxgalteriya balansi 480-stardan olinadi.

Yuqoridagi formulalar asosida obyektlarimiz bo`yicha rentabellikning asosiy ko`rsatkichlarini tahlil qilib, natijasi bo`yicha o`z xulosalarimizni shakllantiramiz («3.2-jadvalga qarang»). Biz tomonimizdan darslikdagi formulalar asos qilib olindi, biroq ayrim me`yoriy-hujjatlar hamda boshqa manbalarda rentabellikning turlari va aniqlash formulalari turlicha keltirilgan.

3.2-jadval

LUCKY MEN korxonasi asosiy moliyaviy ko`rsatkichlari tahlili⁸⁴

t/r	Ko`rsatkichlar nomi va axborot manbai	O`tgan yili	Hisobot yili	Farqi (Q,-)	O`sishi
1.	Mahsulot (ish, xizmatlar) sotishdan sof tushum (2-shakl, 010-satr)	825984,89	520242,67	-305742	62,98
2.	Sotilgan mahsulot (ish, xizmat) lar tannarxi (2-shakl, 020-satri)	540103,42	561 636,37	21532,95	103,99
3.	Mahsulot (ish, xizmatlar) sotishning yalpi foydasi (2-shakl, 030-satr)	285881,47	-41393,7	-327275	-14,48
4.	Asosiy faoliyatning foydasi (2-shakl, 100-satri)	285875,99	-105887,3	-391763	-37,04
5.	Foyda solig`i to`lagunga qadar foyda ((2-shakl, 240-satri))	286142,61	-105166,2	-391309	-36,75
6.	Sof foyda (2-shakl, 270-satri)	253092,55	-126004,7	-379097	-49,79
7.	Aktivlarning o`rtacha yillik qiymati (1-shakl, 010-satri o`rtachasi)	24875,78	957721,56	932845,8	3850,02
8.	Xususiy kapital	192407,18	109273,76	-83133,4	56,79

Mazkur jadval ma'lumotlaridan ko`rishimiz mumkinki, mahsulot (ish, xizmatlar) sotishdan sof tushum o`tgan yilgiga nisbatan sezilarli kamaygan bo`lib, bu kamayish hisobiga 38 foiz o`tgan yildagidan kam bo`lgan. Ushbu kamayishni korxonada hisobot ma'lumotlarini tahlil qilgan holda koronavirus pandemiyasiga to`g`ridan to`g`ri bog`lash mumkin. Chunki, haqiqatda 2020-yildagi ko`rsatkichda pasayish kuzatilib, aynan tashish xizmatlaridan tushum etarli bo`lmagan. Sotilgan mahsulot (ish, xizmat) lar tannarxi esa, bir muncha oldingi yilgiga qaraganda oshganligini ko`rishimiz mumkin. E`tibor qaratadigan bo`lsak, mahsulot (ish, xizmatlar) sotishdan sof tushum o`tgan yilga qaraganda 38 foizga kamaygan bo`lsa, sotilgan mahsulot (ish, xizmat) lar tannarxi esa, 3 foizga o`sgan. Demak, ko`rsatilgan xizmatlar tannarxida uncha katta bo`lmagan o`zgarish bo`lib, uni realizatsiya qilish narxida pasayish kuzatilgan. Korxonada mahsulot (ish, xizmatlar)

⁸⁴ Korxonada hisobot ma'lumotlari asosida muallif tomonidan, O`zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2015-yil 28-iyuldagi 207-son qarori "Davlat ulushi bo`lgan aksiyadorlik jamiyatlari va boshqa xo`jalik yurituvchi subyektlar faoliyati samaradorligini baholash mezonlari to`g`risidagi Nizom, 3a-ilova 3-ko`rsatkichlari asosida shakllantirilgan.

sotishning yalpi foydasi yuqoridagilarga mos ravishda o`zgarmagan. Ya'ni, bu ko`rsatkich oldingi yilga nisbatan, 14,5 foizga kamaygan.

Korxonada asosiy faoliyatining foydasida ham pasayish kuzatilib, birinchidan 2020-yilda mahsulot (ish, xizmatlar) sotishdan sof tushum kamayib, sotilgan mahsulot (ish, xizmat) lar tannarxi o`zgarmaganligi hisobiga bo`lgan bo`lsa, ikkinchidan hisobot ma'lumotlaridan qaraydigan bo`lsak, 2020-yilda davr xarajatlarining sezilarli bo`lishi, hatto oldingi yilga qaraganda bir necha barobar oshishi, aksincha, asosiy faoliyatning boshqa daromadlari yo`qligi hisobiga shunday pasayish kuzatilgan.

O`z-o`zidan korxonada moliyaviy faoliyat yoki operatsiyadan daromadlar olinmaganligi, shu yo`nalishda xarajatlarni qilinmaganligi foyda solig`i to`lagunga qadar foyda summasi va asosiy faoliyatining foydasini bir xil summada bo`lishini ta'minlagan. Korxonada 20,8 million so`m soliqlar hisoblanishi evaziga sof zarar summasi yana oshgan.

Korxonada hisobot ma'lumotlaridan bizni eng qiziqtirgan masala, bu aktivlar summasining keskin ortganligi va buni evaziga aktivlar o`rtacha yillik qiymatining ham o`sganligidir. Bu ko`rsatkich yil boshiga nisbatan, 38,5 barobarga oshgan.

Shu bilan birga xususiy kapital summasida o`tgan yildagiga nisbatan pasayish kuzatilgan. Bunda o`tgan yili taqsimlanmagan foyda summasi yuqori bo`lishi va joriy yilda zara summasi katta bo`lganligi hisobiga xususiy kapitalning summasida keskin o`zgarish sodir bo`lgan. Aslida bu vaziyat ham tabiiy holda sodir bo`lgan.

Umuman olganda korxonada bo`yicha o`tgan yilga nisbatan pasayish kuzatilgan, biroq bu pasayish yuqorida ta'kidlab o`tganimizday koronavirus pandemiyasi bo`lganligi bois, qandaydir xavotirlarni keltirib chiqarmaydi. Bunday keyingi faoliyatda xarajatlarni imkon qadar kamaytirish, optimallashtirish va daromadlarni oshirishga harakat qilish lozim.

Mazkur jadval asosidagi ma'lumotlar asosida korxonada bo`yicha rentabellikning asosiy ko`rsatkichlarini ko`rib chiqadigan bo`lsak, quyidagicha natijaga erishamiz («3.3-jadvalga qarang»).

LUCKY MEN korxonasi rentabellik ko`rsatkichlari tahlili⁸⁵

t/r	Ko`rsatkichlar nomi va axborot manbai	O`tgan yili	Hisobot yili	Farqi (Q,-)	O`sishi
1.	Aktivlar rentabelligi	10,17	-0,13	-10,31	-1,29
2.	Sotuv rentabelligi	0,35	-0,08	-0,43	-22,99
3.	Operatsion faoliyat rentabelligi	0,35	-0,20	-0,55	-58,81
4.	Xususiy kapital rentabelligi	1,32	-1,15	-2,47	-87,66

Korxonada asosiy rentabellik ko`rsatkichlari tahlili amalga oshirilganda, ko`rdikki, aktivlar rentabelligida keskin o`zgarishlar sodir bo`lgan. Ya'ni, o`tgan yili aktivlar rentabelligi va joriy davrdagi rentabelligi o`rtasida juda katta farq mavjud. Sotuv rentabelligi, operatsion faoliyat rentabelligi, xususiy kapital rentabelliklari ham mos ravishda pasaygan.

Bu jadval ma'lumotlaridan shunday xulosa qilish mumkinki, rentabellik ko`rsatkichlarini olimlar tomonidan oxirgi yillarda olib borilgan tadqiqotlarda ko`rsatilganiday moliyaviy natijalar to`g`risidagi hisobot yoki buxgalteriya balansini, umuman olganda moliyaviy hisobot shakllari ma'lumotlari asosida aniqlash ijobiy natija bermaydi. Buning sababi, birinchidan korxonada qaysi faoliyatdan foyda olishi yoki zarar ko`rishidan qat'i nazar rentabellikka o`z ta'sirini o`tkazsa, ikkinchidan o`tgan yillardagi natijalar ham bu yilgi rentabellikka o`z ta'sirini o`tkazadi. Ayniqsa, xususiy kapital tarkibidan ustav kapitali past bo`lgan subyektlarda xususiy kapital rentabelligini aniqlashda yanayam ehtiyotkor bo`lish tavsiya etiladi. Bunda xususiy kapital summasidagi o`tgan yillardagi qoplanmagan zarar hisobidagi yo`qotish, joriy yilda ham xususiy kapitalni rentabelli emas degan xulosa chiqarishga sabab bo`ladi.

Bizning fikrimizcha, xususiy kapital joriy yildagi rentabelligini aniqlashda o`tgan yillarda ko`rilgan zarar inobatga olinmasligi kerak. Agar bu zarar inobatga olinsa, bir yil emas, yillar davomida oldingi zarar hisobiga xususiy kapital rentabelligi minus ko`rsatkich bilan chiqaveradi.

⁸⁵ Korxonada hisobot ma'lumotlari asosida muallif tomonidan shakllantirilgan

1-sonli moliyaviy hisobotning xalqaro standartida buxgalteriya hisobotlarini davriyligi va ularni qiyoslash bilan bog`liq masalalar keltirilgan bo`lib, unga ko`ra, tadbirkorlik subyekti moliyaviy hisobotlarning (jumladan qiyosiy ma`lumotni) to`liq to`plamini kamida yillik asosda taqdim etishi lozim. Agar tadbirkorlik subyekti o`zining hisobot davri oxirini boshqa sanaga o`zgartirsa va bir yilga nisbatan uzoqroq yoki qisqaroq davr uchun moliyaviy hisobotlarni taqdim etsa, tadbirkorlik subyekti moliyaviy hisobotlar qamrab olgan davrni ochib berishi va unga qo`shimcha tarzda uzoqroq yoki qisqaroq davri tanlanishining sababi va moliyaviy hisobotlarda aks ettirilgan summalar to`liq tarzda qiyoslanuvchan emasligi faktini ochib berishi lozim⁸⁶.

Odatda, tadbirkorlik subyekti bir me`yorda bir yillik davr uchun moliyaviy hisobotlarni tayyorlaydi. Biroq, amaliy sabablar tufayli, ayrim tadbirkorlik subyektlari, davr oralig`i uchun moliyaviy hisobotlarni taqdim etishni afzal ko`radilar. 1-sonli moliyaviy hisobotning xalqaro standarti ushbu amaliyotni taqiqlamaydi.

MHXSlar ruxsat beradigan yoki talab etadigan boshqa hollardan tashqari, tadbirkorlik subyekti joriy davrning moliyaviy hisobotlarida aks ettirilgan barcha summalar bo`yicha oldingi davrga nisbatan qiyosiy ma`lumotlarni taqdim etishi lozim. Tadbirkorlik subyekti izohlovchi va tavsifiy axborot bo`yicha ham qiyosiy ma`lumotlarni keltirishi lozim, agarda u joriy davrning moliyaviy hisobotlarini tushunish uchun o`rinli bo`lsa⁸⁷. Tadbirkorlik subyekti, kamida, ikkita moliyaviy holat to`g`risidagi hisobotlarni, ikkita foyda yoki zarar va boshqa umumlashgan daromadlar to`g`risidagi hisobotlarni, ikkita alohida foyda yoki zarar to`g`risidagi hisobotlarni (agarda taqdim etiladigan bo`lsa), ikkita pul oqimlari to`g`risidagi hisobotlarni va ikkita kapitaldagi o`zgarishlar to`g`risidagi hisobotlarni hamda tegishli izohlarni taqdim etishi lozim.

⁸⁶ 1-sonli Moliyaviy hisobotning xalqaro standarti

⁸⁷ O`sha manba

Ba'zi holatlarda, oldingi davr(lar)ga oid moliyaviy hisobotlarda keltirilgan tavsifiy ma'lumotlar joriy davrda ham o`rinli bo`lishda davom etadi. Masalan, tadbirkorlik subyekti oldingi davrning oxirida noaniq bo`lgan va hanuz hal etilmagan yuridik tortishuvning tafsilotlarini joriy davrda ochib beradi. Foydalanuvchilar oldingi davr oxirida mavjud bo`lgan noaniqlik to`g`risidagi ma'lumotning ochib berilishidan va noaniqlikni hal etish davri mobaynida amalga oshirilgan choralar to`g`risidagi ma'lumotning ochib berilishidan manfaatdor bo`lishi mumkin.

Tadbirkorlik subyekti MHXSlar talab etgan minimal qiyosiy moliyaviy hisobotlarga qo`shimcha tarzda qiyosiy ma'lumotlarni taqdim etishi mumkin, qachonki ushbu ma'lumotlar MHXSlarga muvofiq tayyorlangan bo`lsa. Ushbu qiyosiy ma'lumotlar bir yoki undan ko`proq hisobotlarni o`z ichiga olishi mumkin, ammo moliyaviy hisobotlarning to`liq to`plamini qamrab olishi shart emas. Bunday holat yuz berganida, tadbirkorlik subyekti ushbu qo`shimcha taqdim qilinadigan hisobotlar bo`yicha tegishli izohlarni taqdim etishi lozim.

Masalan, tadbirkorlik subyekti foyda yoki zarar va boshqa umumlashgan daromadlar to`g`risidagi uchinchi hisobotni taqdim etishi mumkin (bunda, joriy davrni, oldingi davrni va bitta qo`shimcha qiyosiy davrni taqdim etgan holda). Biroq, tadbirkorlik subyektidan moliyaviy holat to`g`risidagi uchinchi hisobotni, pul oqimlari to`g`risidagi uchinchi hisobotni yoki kapitaldagi o`zgarishlar to`g`risidagi uchinchi hisobotni (ya'ni qo`shimcha qiyosiy moliyaviy hisobot) taqdim etish talab etilmaydi. Tadbirkorlik subyektidan moliyaviy hisobotlarga izohlarda ushbu qo`shimcha foyda yoki zarar va boshqa umumlashgan daromadlar to`g`risidagi hisobotga tegishli qiyosiy ma'lumotlarni taqdim etish talab etiladi.

Yuqoridagilardan ko`rishimiz mumkinki, moliyaviy hisobotning xalqaro standarti talablarida ham ma'lumotlarni taqqoslash uchun qiyosiy ma'lumotlar bo`lishi lozim. Aks holda o`zgarishlarni o`sishi yoki kamayishi bo`yicha olib borilgan tahlil natijalariga ko`ra, biror xulosa chiqarib bo`lmaydi.

Bizning fikrimizcha, agar korxonada bir hisobot davridan kam faoliyat ko'rsatgan bo'lsa, uning ko'rsatkichlariga baho berishda individual yondashish lozim. Shu bilan birga ikkinchi yil faoliyatini tahlil qilganda ham ko'rsatkichlar uchun oldingi yilda qilingan xarajatlar hisobga olinishi kerak. Buning sababi, ikkinchi yilda joriy foydaga erishgan korxonada aslida, bu foydaga erishish uchun oldinga yilda kattagina zarar bilan chiqqan bo'lishi mumkin.

Demak, qiyosiy ma'lumotlarni oldingi yillar bilan ham taqqoslash va uni tahlil qilish imkoniyati bo'lishi kerak. Aks holda tahlil natijalari ishonchli, ishlab chiqilgan xulosa va takliflar asosli bo'lmaydi.

Yuqoridagilarga ko'ra, biz tomonimizda obyektlarimiz bo'yicha qiyosiy ma'lumotlarni shakllantirish uchun o'tgan yildan oldingi yil ma'lumotlari asosida ham amalga oshirishga harakat qilamiz.

Bunda 2018-2021-yil hisobot yili sifatida olinib, tegishli ko'rsatkichlar tahlili mazkur 4 davr bo'yicha amalga oshiriladi («3.4-jadvalga qarang»).

3.4-jadval ma'lumotlaridan ko'rinadiki, korxonada 4-yillik faoliyati bir xil normada bo'lmagan. 2018-yilda korxonada tashkil topishi oqibatida asosan tashkiliy xarajatlar amalga oshirilishi hamda shu xarajatlarning hisobida taqsimlanmagan foyda o'rniga zarar bilan yillik hisobotda aks ettirilishi mazkur yil bo'yicha asosiy ko'rsatkichlarni past bo'lganini ko'rsatib turibdi.

2019-yilda esa, korxonada bir muncha barqaror va normal faoliyat yuritganligi ko'rinib turibdi. Bu bo'yicha yuqorida ham bir qancha fikrlar keltirib o'tdik. Biroq, 2020-yilda yana asosiy ko'rsatkichlarda pasayish kuzatilgan. Shu bois, bunday holatda o'sish yuqori bo'lganligi yoki pasayish yuqori bo'lganligini tanqidiy o'rganish maqsadga muvofiq emas.

Agar, 2019-yilda faoliyat normal bo'lgan deydigan bo'lsak, unda 2018-yilgi qilingan xarajatlarni o'sha yilda asosiy faoliyat bilan bog'liq tushumlar bo'lmaganligi, ya'ni, faoliyat boshlanmaganligi bois, bu xarajatlarni ham 2019-yil uchun hisobga olish lozim. Chunki, haqiqatda 2019-yilgi natijaga erishishda 2018-yilda qilingan xarajatlarni o'zni yuqori.

3.4-jadval

LUCKY MEN korxonasi asosiy moliyaviy ko`rsatkichlari tahlili⁸⁸

t/r	Ko`rsatkichlar nomi va axborot manbai	2018	2019	2020	2021	2019-yil 2020-yilga nisbatan farqi (Q,-)	O`sishi
1.	Mahsulot (ish, xizmatlar) sotishdan sof tushum (2-shakl, 010-satr)	0	825984,89	520242,67	912534,16	-305742	62,98
2.	Sotilgan mahsulot (ish, xizmat) lar tannarxi (2-shakl, 020-satri)	0	540103,42	561 636,37	602358,45	21532,95	103,99
3.	Mahsulot (ish, xizmatlar) sotishning yalpi foydasi (2-shakl, 030-satr)	0	285881,47	-41393,7	310175,71	-327275	-14,48
4.	Asosiy faoliyatning foydasi (2-shakl, 100-satri)	-79136,99	285875,99	-105887,3	306258,87	-391763	-37,04
5.	Foyda solig`i to`lagunga qadar foyda ((2-shakl, 240-satri))	-79136,99	286142,61	-105166,2	307056,12	-391309	-36,75
6.	Sof foyda (2-shakl, 270-satri)	-99547,43	253092,55	-126004,7	298567,94	-379097	-49,79
7.	Aktivlarning o`rtacha yillik qiymati (1-shakl, 010-satri o`rtachasi)	6390	24875,78	957721,56	954221,23	932845,8	3850,02
8.	Xususiy kapital	-93773,86	192407,18	109273,76	912534,16	-305742	62,98

⁸⁸ Korxonaning hisobot ma'lumotlari asosida muallif tomonidan, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2015-yil 28-iyuldagi 207-son qarori "Davlat ulushi bo'lgan aktsiyadorlik jamiyatlari va boshqa xo'jalik yurituvchi subyektlar faoliyati samaradorligini baholash mezonlari to'g'risidagi Nizom, 3a-ilova 3-ko'rsatkichlari asosida shakllantirilgan.

Yuqoridagi jadval ma'lumotlaridan ko'rishimiz mumkinki, 2019-yilda 253092 million so'm sof foyda bilan chiqqan bo'lsa, 2018-yilda 99547 ming so'm zarar bilan chiqqan. Bundan ko'rinidaki, aslida 99547 ming zarar ham 2019-yilga tegishli bo'lishi kerak. Agar ikkala ko'rsatkichni taqqoslaydigan bo'lsak, 2019-yilda oldingi yilgi zararni ham hisobga olgan holda 153545 ming so'mni tashkil etmoqda.

Bundan xulosa qilishimiz mumkinki, yangi tashkil etilgan korxonalarda korxonalar tashkil etish bilan joriy xarajatlar, turli iqtisodiy va moliyaviy ko'rsatkichlarni tahlil qilish maqsadida, kamida 2 hisobot yilida hisobga olinishi maqsadga muvofiq. Agar, tashkil etilgan yilda asosiy faoliyat bilan bog'liq tushum, asosiy faoliyatga doir operatsiya sodir bo'lmagan bo'lsa, bu xarajatlar hisobidan buxgalteriya balansi yoki moliyaviy natijalar to'g'risidagi hisobotda ko'rsatilgan zararni ikkinchi hisobot yiliga o'tkazish maqsadga muvofiq. Bunda buxgalteriya balansi va boshqa hisobotlar amaldagi tartibga ko'ra shakllantirilaveradi. Faqat, iqtisodiy tahlilni samarali tashkil etish maqsadida, joriy yildagi, ya'ni faoliyat yuritilmagan yildagi zarar keyingi yilga o'tkaziladi.

Yuqorida ta'kidlab o'tilganiday korxonalar bo'yicha 2018-yil uchun har qanday ko'rsatkichni hisoblamaylik, baribir salbiy natija chiqaveradi. Chunki, bu yilda faqat minus ko'rsatkichlar, ya'ni xarajatlar amalga oshirilgan. Hatto, xususiy kapital summasi ham 2018-yilda minus ko'rsatkichda ifoda etilgan. Chunki, korxonalar xususiy kapitalidan ko'ra qilingan xarajatlar summasi katta bo'lishi hisobiga, qoplanmagan zarar summasi ham katta chiqqan.

Amaldagi qonunchilikka ko'ra, agar yuridik shaxs (byudjet tashkilotlaridan tashqari) 1-oktyabrdan keyin ro'yxatga olingan bo'lsa, birinchi hisobot yili keyingi yilning 31-dekabrida tugaydi⁸⁹. Bundan ko'rinadiki, hisobot yili yakunlashidan 3 oy oldin tashkil topgan subyekt shu yil uchun moliyaviy hisobot shakllantirishi va taqdim etishi lozim. Biroq, biz yuqorida ko'rdikki, ma'lum muddat faoliyat yuritsada, asosiy faoliyat bilan bog'liq tushum bo'lmasligi mumkin.

⁸⁹ O'zbekiston Respublikasi buxgalteriya hisobi to'g'risidagi qonun, 2016-yil, 13-aprel. O'RQ-404.

Shu bois, logistik korxonalarda iqtisodiy tahlilni tashkil etishda natijaning samaradorligi, boshqaruv qarorlarining aniqligini ta'minlash maqsadida, korxonada tashkil topishi emas, uning faoliyat yuritish davriga e'tibor qaratish maqsadga muvofiq.

Uchinchi bob bo'yicha xulosa

Dissertatsiyaning uchinchi bobi bo'yicha quyidagi xulosalarga kelindi:

Bizning fikrimizcha, logistik korxonalarda tashish jarayonidagi yoqilg'i sarfini xarajatlarga hisobdan chiqarishda mazkur jihatlarni inobatga olish lozim. Bizning fikrimizcha, Buning uchun esa, korxonada hisob siyosatida belgilangan holda, 1031-Korxonada omboridagi yoqilg'i-moylash materiallari schyotidan, hamda 1032-Korxonadan tashqaridan xarid qilingan yoqilg'i-moylash materiallari schyotidan foydalanish maqsadga muvofiq. Shu bilan birga tashqaridan sotib olingan yoqilg'i-moylash materiallarining qoldig'i bo'yicha ham 1032 schyotdan foydalanish lozim.

Bizning fikrimizcha, mazkur masalaning yana bir tomoniga e'tibor qaratish maqsadga muvofiq. Ya'ni, agar yoqilg'i moylash materiallari xarid qilingandan keyin 10-15, ayrim hollarda bir oydan keyin korxonaga qaytiladigan bo'lsa, ularning so'mdagi hisobi qanday yuritiladi. Bu bo'yicha amaldagi standartimizda tovar-moddiy zaxiralar qayta baholanmasligi, shu bilan birga ular sotib olish sanasida so'mga aylantirilishi bo'yicha normalar mavjud. Ushbu normalarga e'tibor beradigan bo'lsak, yoqilg'i-moylash materiallari korxonaga kirim qilish sanasidagi kurs bo'yicha qayta baholangan holda so'mga aylantirilib, buxgalteriya hisobida hisobga olinishi maqsadga muvofiq.

Biz tomonimizdan olib borilgan tadqiqotlar shuni ko'rsatdiki, amalda bunday xarajatlar, jami xizmat safari xarajatlari sifatida hisobga olinganligi ham mavjud. Ya'ni, tashish jarayonida haydovchiga berilgan xizmat safari bilan bog'liq avansda yoqilg'i uchun ham mablag' berilgan va qaytib kelganida jami xarajatni xizmat safari xarajati sifatida hisobdan chiqarilgan.

Bizningcha, har qanday holatda ham hisob ishlari to`g`ri, aniq va ishonchli bo`lishi lozim. Aks holda hisob ishlarida chalkashlik bo`lishi, har kim o`z xohlaganicha hisob yuritishi mumkin.

Bizning fikrimizcha, xorijiy mamlakatlardan xarid qilingan tovar-moddiy zaxiralar va boshqa qiymatliklarni hisobga kirim qilish uchun alohida korxonalar ichki normativ-huquqiy hujjatlarida amaldagi qonunchilik talablari doirasida norma ishlab chiqish maqsadga muvofiq.

Bizning fikrimizcha, xususiy kapital joriy yildagi rentabelligini aniqlashda o`tgan yillarda ko`rilgan zarar inobatga olinmasligi kerak. Agar bu zarar inobatga olinsa, bir yil emas, yillar davomida oldingi zarar hisobiga xususiy kapital rentabelligi minus ko`rsatkich bilan chiqaveradi.

Bizning fikrimizcha, agar korxonalar bir hisobot davridan kam faoliyat ko`rsatgan bo`lsa, uning ko`rsatkichlariga baho berishda individual yondashish lozim. Shu bilan birga ikkinchi yil faoliyatini tahlil qilganda ham ko`rsatkichlar uchun oldingi yilda qilingan xarajatlar hisobga olinishi kerak. Buning sababi, ikkinchi yilda joriy foydaga erishgan korxonalar aslida, bu foydaga erishish uchun oldinga yilda kattagina zarar bilan chiqqan bo`lishi mumkin.

Bundan xulosa qilishimiz mumkinki, yangi tashkil etilgan korxonalarda korxonalar tashkil etish bilan joriy xarajatlar, turli iqtisodiy va moliyaviy ko`rsatkichlarni tahlil qilish maqsadida kamida 2 hisobot yilida hisobga olinishi maqsadga muvofiq. Agar, tashkil etilgan yilda asosiy faoliyat bilan bog`liq tushum, asosiy faoliyatga doir operatsiya sodir bo`lmagan bo`lsa, bu xarajatlar hisobidan buxgalteriya balansi yoki moliyaviy natijalar to`g`risidagi hisobotda ko`rsatilgan zararni ikkinchi hisobot yiliga o`tkazish maqsadga muvofiq. Bunda buxgalteriya balansi va boshqa hisobotlar amaldagi tartibga ko`ra shakllantirilaveradi. Faqat, iqtisodiy tahlilni samarali tashkil etish maqsadida joriy yildagi, ya`ni faoliyat yuritilmagan yildagi zarar keyingi yilga o`tkaziladi.

Shu bois, logistik korxonalarda iqtisodiy tahlilni tashkil etishda natijaning samaradorligi, boshqaruv qarorlarining aniqligini ta`minlash maqsadida, korxonalar tashkil topishi emas, uning faoliyat yuritish davriga e`tibor qaratish maqsadga muvofiq.

XULOSA

Logistik korxonalarda buxgalteriya hisobi va iqtisodiy tahlilni takomillashtirish dissertatsiya ishi bo'yicha quyidagi xulosalarga kelindi:

Tadqiqotlarda logistika keng tushuncha ekanligi qayd etilib, mutaxassislar tomonidan turlicha yondashilgan. Transportda tashish, ortish-tushirish, ombordagi kirimi va chiqimini yuritish kabi tor ma'noda tushunmaslik lozim. Yuqoridagilardan kelib chiqqan holda logistikani material oqimini birlamchi manbasidan oxirgi iste'molchisiga etkazib bergunga qadar tovar harakati to'g'risidagi ma'lumotlarni shakllantirish asosida boshqarish tushuniladi.

Mamlakatimizda transport logistikasi rivojlanib borar ekan, mazkur sohani hisob-axborot bilan ta'minlash, doimiy kuzatishlar va o'rganishlar asosida tahlil ishlarini amalga oshirish hamda nazorat qilish orqali prognoz ko'rsatkichlarini shakllantirish muhim ahamiyat kasb etadi.

Biz tomonimizdan olib borilgan tadqiqotlar shuni ko'rsatdiki, aksariyat tadqiqotlarda logistik xarajatlar hisobi yuritilishi bo'yicha o'rganishlar qilingan, biroq logistik korxonalar tomonidan yuqori samaradorlikka erishish uchun faqatgina mazkur obyekt hisobini yuritish etarli emas. Shu bois, fikrimizcha, logistik xarajatlar hisobini yuritish har qanday korxonada nuqta nazaridan samarali tashkil qilinishi lozim bo'lsa, aynan logistika faoliyati bilan shug'ullanadigan subyektlar uchun buxgalteriya hisobining asosiy obyektlari hisobini optimallashtirish, takomillashtirish zaruriyati paydo bo'ladi.

Logistik korxonalarda xarajatlar hisobini yuritishda biror bir usul tanlash mazkur korxonaning xususiyatidan kelib chiqib amalga oshirilishi lozim. Jumladan, logistik xizmatini amalga oshiruvchi korxonada yoki korxonaning o'z ichki imkoniyatidan kelib chiqqan holda logistika xizmatini ko'rsatish.

Biz tomonimizdan olib borilgan nazariy tadqiqotlar shuni ko'rsatdiki, logistik korxonalarda iqtisodiy tahlilni tashkil etish, uning natijasi bo'yicha asoslangan xulosalar chiqarish hamda samarali iqtisodiy, boshqaruv qarorlarini qabul qilish

tarmoqning rivojlanishiga sezilarli ta'sir o'tkazadi. Biz tomonimizdan olib borilgan ko'pgina o'rganishlardan shunday xulosa qilish mumkinki, logistik faoliyatining tahlilini amalga oshirish yoki uning hisobini yuritish masalalarida asosiy e'tibor, xarajatlar hisobi va xarajatlar tahliliga qaratilgan. Ammo, shu bilan birgalikda, asosiy faoliyati logistik xizmatlarni ko'rsatish bo'lgan, xo'jalik yurituvchi subyektlar faoliyatida buxgalteriya hisobining boshqa obyektlari, jumladan, aktivlar, xususiy kapital, daromad va xarajatlar, foyda va zararlar bilan bog'liq munosabatlar hisob obyektini sifatida alohida tadqiq qilinmagan.

Bizning fikrimizcha, xarajatlar nuqtai nazaridan qaralganda ham xarajatlar tahlilini amalga oshirishda quyidagi jihatlarga e'tibor qaratish maqsadga muvofiq:

logistik xarajatlarning faoliyat turiga bog'liqligi, ya'ni, asosiy faoliyat turi logistik faoliyat bo'lgan subyektlarda logistik xarajatlarning tarkibiy tuzilishi tahlili;

logistik xarajatlarni xizmatlar tannarxiga olib borish usullari;

logistik xizmatlar tannarxiga kiritilmaydigan boshqa xarajatlar tahlilini amalga oshirish hamda bunday xarajatlarning umumiy xarajatlar tarkibidagi ulushi;

logistik faoliyatni amalga oshirishda tashqi omillar bilan bog'liq xarajatlar, soliq siyosatining o'zgarish, xorijiy mamlakatlar bilan bog'liq xalqaro tashishlarni amalga oshirish xarajatlarning o'ziga xos xususiyatlarini inobatga olish.

Asosiy faoliyati logistik xizmat ko'rsatish bo'lgan xo'jalik yurituvchi subyektlar uchun, xarajatlarni quyidagi guruhlariga bo'lish orqali tahlil qilish maqsadga muvofiq:

asosiy faoliyat bilan bog'liq xizmatlar tannarxiga kiritiladigan xarajatlar;

xizmatlar tannarxiga kiritiladigan asosiy faoliyat bilan bog'liq bo'lmagan xarajatlar;

asosiy faoliyat bilan bog'liq bo'lmagan boshqa xarajatlar.

Asosiy faoliyat bilan bog'liq xizmatlar tannarxiga kiritiladigan xarajatlar tarkibiga bevosita logistik xarajatlarni ko'rsatish jarayonida xizmatlar tannarxini

tashkil qiluvchi xom-ashyo va materiallarning sarflanishi, yoqilg`i-energetika xarajatlari, mehnat haqi va u bilan bog`liq boshqa xarajatlar, asosiy faoliyatda xizmat ko`rsatuvchi asosiy vositalarning amortizatsiya xarajatlari va boshqa shu kabi bevosita logistik korxonaning asosiy vositalari bilan bog`liq xarajatlarini kiritish lozim.

Xarajatlar nuqtai nazaridan qaralganda ham xarajatlar tahlilini amalga oshirishda quyidagi jihatlarga e`tibor qaratish maqsadga muvofiq:

logistik xarajatlarning faoliyat turiga bog`liqligi, ya'ni, asosiy faoliyat turi logistik faoliyat bo`lgan subyektlarda logistik xarajatlarning tarkibiy tuzilishi tahlili;

logistik xarajatlarni xizmatlar tannarxiga olib borish usullari;

logistik xizmatlar tannarxiga kiritilmaydigan boshqa xarajatlar tahlilini amalga oshirish hamda bunday xarajatlarning umumiy xarajatlar tarkibidagi ulushi;

logistik faoliyatni amalga oshirishda tashqi omillar bilan bog`liq xarajatlar, soliq siyosatining o`zgarish, xorijiy mamlakatlar bilan bog`liq xalqaro tashishlarni amalga oshirish xarajatlarining o`zga xos xususiyatlarini inobatga olish.

Asosiy faoliyat bilan bog`liq xizmatlar tannarxiga kiritiladigan xarajatlar tarkibiga bevosita logistik xarajatlarni ko`rsatish jarayonida xizmatlar tannarxini tashkil qiluvchi xom-ashyo va materiallarning sarflanishi, yoqilg`i-energetika xarajatlari, mehnat haqi va u bilan bog`liq boshqa xarajatlar, asosiy faoliyatda xizmat ko`rsatuvchi asosiy vositalarning amortizatsiya xarajatlari va boshqa shu kabi bevosita logistik korxonaning asosiy vositalari bilan bog`liq xarajatlarini kiritish lozim.

Yuqorida keltirib o`tilgan xarajatlar tarkibini bunday guruhlashdan maqsad, xarajatlarni samaradorligi, ya'ni, asosiy faoliyat bilan bog`liq xarajatlarning jami xarajatlardagi ulushi, asosiy faoliyat bilan bog`liq daromadlar bilan taqqoslab o`rganish, ularning nisbatiga baho berish hisoblanadi.

Asosiy vositalarning eskirish koeffitsientini aniqlash, unga aniq norma qo'yish masalasi doimo diqqat markazida bo'lib, bu aktivlarning foydalanish darajasiga yoki tarmoq xususiyatidan kelib chiqmagan holda tavsiyalar beriladi. Ammo, logistika korxonalarining o'zga xos xususiyati borki, bundan asosiy e'tibor tashishda foydalanishi, saqlashda ishlatilishi yoki realizatsiya jarayoniga bog'liqligiga qarab ularning eskirish koeffitsienti darajasiga baho berish lozim.

Logistik korxonalarda shunday holatlar ham bo'ladiki, tashish xizmatlarini bajaruvchi harakatdagi tarkib (tashish transportlari) bir vaqtning o'zida saqlash vazifasini ham bajaradi. Shu bois, asosiy vositalarning eskirish darajasi, unga hisoblanadigan amortizatsiya xarajatlari ham mana shunday xususiyatlarni inobatga olgan holda belgilanishi, hisobi hamda tahlili amalga oshirilishi lozim.

Logistik korxonalarda yana bir muhim masala borki, bu tashish xarajatlari yoki saqlash xarajatlarini amalga oshirgandan keyingi debitorlik qarzlarning vujudga kelishi va so'ndirilishining davriyligidir. Bu borada tahlilda ko'riladigan masala, debitorlik qarzlarning aylanish davrini o'rganish va unga baho berishdir. Logistik korxonalarda debitorlik qarzlarning paydo bo'lishi va uning so'ndirilishi ham bir me'yorda, aniq zamonda amalga oshmaydi. Ayrim debitorlik qarzlarning vujudga kelishi va so'ndirilishi bir necha kunni tashkil qilsa, ayrimlarning shakllanishi ham uning so'ndirilishi ham uzoq muddatni talab etadi.

Bizning fikrimizcha, logistik korxonalarida hisob yuritishda dastlabki va so'nggi ma'lumot tushunchalaridan foydalanish maqsadga muvofiq. Dastlabki ma'lumotlar asosida dastlabki, joriy hisob-kitoblar, yozuvlar amalga oshiriladi. So'nggi ma'lumotlar asosida esa, aniqlangan, tuzatishlar kiritilgan ma'lumotlar shakllantiriladi.

Aynan boshqa hududlarga, jumladan mahalliy chekka hududlar va xorijiy mamlakatlarga tashish xizmatlarini amalga oshiruvchi logistik korxonalarda boshlang'ich hisob hujjatlarini operatsiya amalga oshirilayotgan paytda kiritish imkoniyati cheklangan. Chunki operatsiya amalga oshirilishida boshlang'ich hisob

hujjatlari rasmiylashtirilishi uchun daromad yoki xarajatni tan olishga mas'ul shaxslar bo'lishi lozim.

Shu bois, bizning fikrimizcha, markazning turli debitorlar qarzlari hisobga oluvchi schyotlari hisobini yuritishda uni 2 ta guruhga bo'lib yuritish maqsadga muvofiq.

Birinchi guruhga, shartnoma yoki boshqa huquqiy hujjat asosida olinadigan turli debitorlik qarzlari, ikkinchi guruhga esa, da'volar bo'yicha olinadigan summalarni kiritish lozim. Shunda aniq muddatlarda undirilishi, kirim qilinishi mumkin bo'lgan turli debitorlik qarzlarning miqdori hisob ma'lumotlaridan aniq ko'rinadi. Agar da'volar bo'yicha olinadigan summadan undirish ehtimoli kam bo'ladigan bo'lsa, zudlik bilan zaxira yaratish yoki undirish choralarini ko'rish uchun axborot manbai shakllanadi.

Bizning fikrimizcha, logistik korxonalarda tashish jarayonidagi yoqilg'i sarfini xarajatlarga hisobdan chiqarishda mazkur jihatlarni inobatga olish lozim. Bizning fikrimizcha, Buning uchun esa, korxonada hisob siyosatida belgilangan holda, 1031-Korxonada omboridagi yoqilg'i-moylash materiallari schyotidan, hamda 1032-Korxonadan tashqaridan xarid qilingan yoqilg'i-moylash materiallari schyotidan foydalanish maqsadga muvofiq. Shu bilan birga tashqaridan sotib olingan yoqilg'i-moylash materiallarining qoldig'i bo'yicha ham 1032 schyotdan foydalanish lozim.

Bizning fikrimizcha, mazkur masalaning yana bir tomoniga e'tibor qaratish maqsadga muvofiq. Ya'ni, agar yoqilg'i moylash materiallari xarid qilingandan keyin 10-15, ayrim hollarda bir oydan keyin korxonaga qaytiladigan bo'lsa, ularning so'ndagi hisobi qanday yuritiladi. Bu bo'yicha amaldagi standartimizda tovar-moddiy zaxiralar qayta baholanmasligi, shu bilan birga ular sotib olish sanasida so'mga aylantirilishi bo'yicha normalar mavjud. Ushbu normalarga e'tibor beradigan bo'lsak, yoqilg'i-moylash materiallar korxonaga kirim qilish

sanasidagi kurs bo'yicha qayta baholangan holda so'mga aylantirilib, buxgalteriya hisobida hisobga olinishi maqsadga muvofiq.

Biz tomonimizdan olib borilgan tadqiqotlar shuni ko'rsatdiki, amalda bunday xarajatlar, jami xizmat safari xarajatlari sifatida hisobga olinganligi ham mavjud. Ya'ni, tashish jarayonida haydovchiga berilgan xizmat safari bilan bog'liq avansda yoqilg'i uchun ham mablag' berilgan va qaytib kelganida jami xarajatni xizmat safari xarajati sifatida hisobdan chiqarilgan.

Bizningcha, har qanday holatda ham hisob ishlari to'g'ri, aniq va ishonchli bo'lishi lozim. Aks holda hisob ishlarida chalkashlik bo'lishi, har kim o'z xohlaganicha hisob yuritishi mumkin.

Bizning fikrimizcha, xorijiy mamlakatlardan xarid qilingan tovar-moddiy zaxiralar va boshqa qiymatliklarni hisobga kirim qilish uchun alohida korxonalar ichki normativ-huquqiy hujjatlarida amaldagi qonunchilik talablari doirasida norma ishlab chiqish maqsadga muvofiq.

Bizning fikrimizcha, xususiy kapital joriy yildagi rentabelligini aniqlashda o'tgan yillarda ko'rilgan zarar inobatga olinmasligi kerak. Agar bu zarar inobatga olinsa, bir yil emas, yillar davomida oldingi zarar hisobiga xususiy kapital rentabelligi minus ko'rsatkich bilan chiqaveradi.

Bizning fikrimizcha, agar korxonalar bir hisobot davridan kam faoliyat ko'rsatgan bo'lsa, uning ko'rsatkichlariga baho berishda individual yondashish lozim. Shu bilan birga ikkinchi yil faoliyatini tahlil qilganda ham ko'rsatkichlar uchun oldingi yilda qilingan xarajatlar hisobga olinishi kerak. Buning sababi, ikkinchi yilda joriy foydaga erishgan korxonalar aslida, bu foydaga erishish uchun oldinga yilda kattagina zarar bilan chiqqan bo'lishi mumkin.

Bundan xulosa qilishimiz mumkinki, yangi tashkil etilgan korxonalarda korxonalar tashkil etish bilan joriy xarajatlar, turli iqtisodiy va moliyaviy ko'rsatkichlarni tahlil qilish maqsadida kamida 2 hisobot yilida hisobga olinishi maqsadga muvofiq. Agar, tashkil etilgan yilda asosiy faoliyat bilan bog'liq

tushum, asosiy faoliyatga doir operatsiya sodir bo`lmagan bo`lsa, bu xarajatlar hisobidan buxgalteriya balansi yoki moliyaviy natijalar to`g`risidagi hisobotda ko`rsatilgan zararni ikkinchi hisobot yiliga o`tkazish maqsadga muvofiq. Bunda buxgalteriya balansi va boshqa hisobotlar amaldagi tartibga ko`ra shakllantirilaveradi. Faqat, iqtisodiy tahlilni samarali tashkil etish maqsadida joriy yildagi, ya'ni faoliyat yuritilmagan yildagi zarar keyingi yilga o`tkaziladi.

Shu bois, logistik korxonalarda iqtisodiy tahlilni tashkil etishda natijaning samaradorligi, boshqaruv qarorlarining aniqligini ta'minlash maqsadida, korxonada tashkil topishi emas, uning faoliyat yuritish davriga e'tibor qaratish maqsadga muvofiq.

DISSERTATSIYA MAVZUSI DOIRASIDA FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO`YXATI

1. Normativ huquqiy xujjatlar va metodologik ahamiyatga molik nashrlar

1.1. O`zbekiston Respublikasi “Buxgalteriya hisobi to`g`risida”gi Qonun 2016-yil 13-aprel.

1.2. O`zbekiston Respublikasining “O`zbekiston Respublikasining ayrim qonun hujjatlariga o`zgartirish va qo`shimchalar kiritish to`g`risida”gi Qonun 2016-yil 26-dekabr

1.3. O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 7-fevralda “2017-2021-yillarda O`zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo`nalishi bo`yicha harakatlar strategiyasi” to`g`risidagi PF-4947-sonli Farmoni.

1.4. O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 1-fevraldagi “Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to`g`risida”gi PF-5647-sonli Farmoni.

1.5. O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2020-yil 5-oktyabrdagi «Raqamli O`zbekiston – 2030» strategiyasini tasdiqlash va uni samarali amalga oshirish chora-tadbirlari to`g`risidagi PF-6079-sonli Farmoni.

1.6. O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-yanvardagi “2022–2026-yillarga mo`ljallangan Yangi O`zbekistonning taraqqiyot cstrategiyaci to`g`ricida”gi PF-60-conli Farmoni.

1.7. O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 12-feraldagi “2018-2022-yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo`nalishlarini diversifikatsiyalash chora-tadbirlari to`g`risida”gi PQ-3422-sonli Qarori.

1.8. O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018-yil 6-martdagi “Avtomobil transportini boshqarish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to`g`risida”gi PQ-3589-sonli qarori.

1.9. O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 1-fevraldagi

“O`zbekiston Respublikasi Transport vazirligi faoliyatini tashkil etish to`g`risida”gi PQ-4143-sonli qarori.

1.10. O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 6-martdagi “Yuk va yo`lovchi tashish tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to`g`risida”gi PQ-4230-sonli qarori.

1.11. O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 10-yanvardagi “Aholiga transport xizmati ko`rsatish hamda shaharlar va qishloqlarda avtobuslarda yo`lovchilar tashish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to`g`risida”gi PQ-2724-sonli qarori.

1.12. O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2020-yil 2-martdagi 2017-2021-yillarda O`zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo`nalishi bo`yicha harakatlar strategiyasini «ilm, ma`rifat va raqamli iqtisodiyotni rivojlantirish yili»da amalga oshirishga oid davlat dasturi to`g`risidagi PQ -5952-sonli qarori.

1.13. O`zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2018-yil 9 iyundagi “O`zbekiston Respublikasida avtomobil transportini boshqarish tizimini takomillashtirishga doir chora-tadbirlar to`g`risida”gi 434-sonli qarori.

1.14. O`zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2019-yil 19-apreldagi O`zbekiston Respublikasi Transport vazirligi to`g`risidagi nizomni tasdiqlash haqidagi 336-sonli qarori.

1.15. O`zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2015-yil 28-iyuldagi 207-son qarori “Davlat ulushi bo`lgan aksiyadorlik jamiyatlari va boshqa xo`jalik yurituvchi subyektlar faoliyati samaradorligini baholash mezonlari” to`g`risidagi Nizom, 3a-ilova.

1.15. Xasanov B.A., Xashimov A.A. Boshqaruv hisobi. Darslik. – Toshkent: IQTISOD-MOLIYA, 2005. – 308 b.

1.16. Samatov G.A., Karrieva YA.K. “Logistik tizimlarni modellashtirish”. Darslik–T.: TDIU, 2019. –274 bet.

1.17. O`lmasov A., Vahobov A. Iqtisodiyot nazariyasi. Darslik. (to`ldirilgan va qayta ishlangan). –T.: (IQTISOD-MOLIYA), 2014. – B.153-155.

- 1.18.** Vahobov A, Malikov T. Moliya. Darslik. Toshkent: Noshir, 2012. – В.232.
- 1.19.** M.Yu.Raximov, N.N. Kalandarova. Moliyaviy tahlil. Darslik. – Toshkent.: “Iqtisod-Moliya”, 2019. 530-531.
- 1.20.** А.Г. Кальченко, Основы логистики. Начальный учебник для студентов экон. спец. к.: знания, 1999. 240 с.
- 1.21.** Фридман А.М. Финансы организации (предприятия). Учебник. – 2-е изд. М.: Дашков и К, 2013. С-368-369.
- 1.22.** Канке А.А., Кошечая И.П. Логистика: учебник. 2-е изд., испр. и доп. М.: Форум; ИНФРА-М, 2007
- 1.23.** Л.Б.Миротин. Основы логистики: учеб./ Л.Б. Миротин, А.К. Покровский. – М.: изд-во Академия, 2013 г.
- 1.24.** Будкина, Елена Валерьевна Влияние финансовой устойчивости на кредитоспособность предприятий железнодорожного транспорта тема диссертации и автореферата по ВАК РФ 08.00.10, кандидат наук. 2013 г. Москва
- 1.25.** Волкова, Ольга Юрьевна. Совершенствование организации и управления заработной платой работников предприятий путевого хозяйства железнодорожного транспорта тема диссертации и автореферата по ВАК РФ 08.00.05, кандидат экономических наук. 2002 г.
- 1.26.** Гелета, И.В. Экономика организации (предприятия): Учебное пособие / И.В. Гелета, Е.С. Калининская, А.А. Кофанов. - М.: Магистр, 2011. - 303 с.
- 1.27.** Geoffrey Whittington Profitability, Accounting Theory and Methodology. Taylor and Francis e-Library. London and New York. 2007. p.45
- 1.28.** Грянина Е. А. Настольная книга по оплате труда и ее расчету в «1С: Зарплата и управление персоналом 8» (редакция 3.0) / Е. А. Грянина, С. А. Харитонов. М.: 1С Пабблишинг, 2015. 555 с
- 1.29.** N.M.Imamova “Eksport-import va valyuta operatsiyalari hisobini takomillashtirish”, iqtisodiyot fanlari bo`yicha falsafa doktori (Phd) ilmiy

darajasini olish uchun yozilgan dissertatsiya avtoreferati. Toshkent, Moliya. 2021.

1.30. Грачев А. В. Анализ и управление финансовой устойчивостью предприятия. От бух. учета к экономическому. Учеб. практ. пособие. – М.: «Финпресс», 2002. 208-б.

1.31. Гуськов, С. Налоги в экономики предприятий. – М: Дашков и Ко. – 2013, 116 с.

1.32. Давыдов Анатолий Вячеславович. Методологические основы организации заработной платы на железнодорожном транспорте: Дис. д-ра экон. наук: 08.00.05: Новосибирск, 2000 241 с.

1.33. Дедкова, Елена Геннадьевна. Анализ и прогнозирование налоговых затрат на промышленных предприятиях тема диссертации и автореферата по ВАК РФ 08.00.10, кандидат экономических наук. Орел. 2010.

1.34. Домбровская Е.Н. Бухгалтерская (финансовая) отчетность: учеб. пособие. М.: ИНФРА-М, 2011. 166 с.

1.35. Дыбаль С.В. Финансовый анализ: теория и практика: Учеб. Пособие. - СПб:Издательский дом «Бизнес-пресса», 2012. 304 с.

1.36. Ефимова О.В. Финансовый анализ: современный инструментарий для принятия экономических решений: Учебник. 2-е изд. М.: Изд-во «Омега–Л», 2010.

1.37. Ивасенко, А.Г. Факторинг: учебное пособие / А.Г. Ивасенко, Я.И. Никонова. – М.: КноРус, 2011. – 224 с.

1.38. Тихомиров Е.В. Финансовый менеджмент. Управление финансами предприятия: учебник для вузов / Е. Ф. Тихомиров. — 3-е изд., испр. и доп. — М.: Академия, 2010. — 384 с

1.39. Филина, Ф.Н. Дебиторская и кредиторская задолженность. Острые вопросы налогообложения: учебник / Ф.Н. Филина. - Москва.: ГроссМедиа, РОСБУХ, 2008. — 152 с.

1.40. Фридман А.М. Финансы организации(предприятия). Учебник. – 2-е изд. М.: Дашков и К, 2013. С-368-369.

1.41. Шмален Г. Основы и проблемы экономики предприятия. – М.: «Финансы и статистика», 1996. 31-б.

1.42. Шеремет А.Д. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций: практ. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2012.

1.43. Шишкова Т.В., Козельцева Е.А. Международные стандарты финансовой отчетности: Учебник. М.: Издательство «Эксмо», 2013. 311 с.

1.44. Internal Revenue Service. "Publication 946 How to Depreciate Property," Pages 9, 40, 46, and 109.

1.45. Калашникова Елена. Часть VI. Критерии успешного антикризисного управления финансами предприятия. 2010.

1.46. Крейнина М.Н. Анализ финансового состояния и инвестиционной привлекательности акционерных обществ в промышленности, строительстве и торговле. М. АО «ДИС», «МВ-Центр». - 2014. 254 с

1.47. Куликова Лидия Ивановна. История проведения переоценок основных средств в России: накопленный опыт, результаты и сюрпризы. История эволюции развития учета, анализа и аудита. № 1 / 2016. Стр. 129-141

1.48. Kravchenko O.O., Ensuring of financial sustainability of railway transport in Ukraine. Economy of Industry. ISSN 1562-109X 2014, No 1 (65)

1.49. Kwarciański T. Dostępność transportowa jako przedmiot analizy teoretycznej [Transport availability as a subject of theoretical analysis]. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, No 644, Problemy Transportu i Logistyki 2011;14:53–64.

1.50. Komarova G.B., Pulatova U.S. Teoreticheskie aspekty ekonomicheskikh kategorii 'izderzhki', 'zatraty', raskhody'. Potrebitel'skaya kooperatsiya = Consumer Cooperation, 2012, no. 2, pp. 41–46.

1.51. Laine, Matias, Tregidga, Helen, Unerman, Jeffrey, 2021. Sustainability Accounting and Accountability. 10.4324/9781003185611.

1.52. Lane, P., & Durden, C. (2013). Pricing decisions and the role of cost

accounting systems and cost information in tourism organisations.

1.53. Langfield-Smith, K., Thorne, H., & Hilton, R. W. (2009). Management accounting: for creating and managing value (5th ed.): McGraw-Hill Higher Education, North Ryde.

1.54. Huang Wei, Preliminary Study on the Life Cycle Cost Management of Fixed Assets: Guizhou Electric Power Technology, 2014

1.55. Hagel, J. et al. (2013). Success or struggle: ROA as a true measure of business performance. Deloitte. Shift Index Series, Report 3. Deloitte University Press.

1.56. Hoque, Z. (2000). Just-in-time production, automation, cost allocation practices and importance of cost information: an empirical investigation in New Zealand-based manufacturing organizations. The british accounting Review, 32(2), 133-159.

1.57. Huseyin Mert, Sema Erkiran Dil Effects of depreciation methods on performance measurement methods: a case of energy sector. Journal of Economics, Finance and Accounting – JEFA (2016), Vol.3 (4). 330-344 pp. DOI: 10.17261/Pressacademia.2016.347

2. Monografiya, ilmiy maqola, patent, ilmiy to`plamlar

2.1. Третьяк В.П. Кластеры предприятий (Монография Изд. 3-е) М., 2011 с.352-359.

2.2. Tashnazarov S.N. Moliyaviy hisobotning nazariy va metodologik asoslarini takomillashtirish. Monografiya. - Publisher SIA OmniScriptum Publishing. Globe Edit Publishing house. 2018. 280 p.

2.3. Бачурин А.А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности авто-транспортных организаций [Текст]: учеб. пособие / А.А. Бачурин; под ред. З.И. Аксеновой. –М.: Издательский центр «Академия», 2005. –320 с.

2.4. Экономика автомобильного транспорта [Текст]: учеб. пособие

для студ. высш. учеб. завед. / А.Г. Будрин, Е.В. Будрина, М.Г. Григорян и др.; под ред. Г.А. Кононовой. –М.: Изд. центр «Академия», 2005. –320с.

2.5. Семенов В.М, Василенкова Н.В. Управления финансами промышленности. Учебное пособие. – М.: Финансы и статистика, 2012. С-60-61

2.6. N.J.Nosirova. O`zbekistonda logistikaning xizmatining rivojlanishi va istiqboli//“Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar” ilmiy elektron jurnali. № 4, iyul-avgust, 2016-yil.

2.7. A.A.Djumanov, O.I.Soatov, J.Imomov. O`zbekiston Respublikasida agrologistikani rivojlantirish muammolari va istiqbollari. “Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar” ilmiy elektron jurnali. № 6, noyabr-dekabr, 2016-yil.

2.8. Распределение управленческих расходов на промышленном предприятии на основе метода activity based costing (учета затрат по видам деятельности) . Шешукова Т.Г., Ленина В.В., Ворожцова К.А. // Вестник ПГУ. Серия: Экономика . 2014. №1.

2.9. Пахновская Н.М., Ищанова Д.А. развитие методов управления затратами в системе финансового управления автотранспортного предприятия. / Вестник ОГУ №14 (175) / декабрь 2014. С-319-323.

2.10. С.И. Богданов ва Н.Н. Ямов. Экономический анализ логистической деятельности. Известия УрГЭУ, 4 (42) 2012.

2.11. Распределение управленческих расходов на промышленном предприятии на основе метода activity based costing (учета затрат по видам деятельности). Шешукова Т.Г. Ленина В. В.Ворожцова К.А.// Вестник ПГУ. Серия: Экономика . 2014. №1.

2.12. Мигранян, А.А. Теоретические аспекты формирования конкурентоспособных кластеров в странах с переходной экономикой Текст./ А.А. Мигранян. // Вестник КРСУ, т. 2. 2002.;

2.13. Клейнер Г.Б., Качалов Р.М., Нагрудная Н.Б. Синтез стратегии кластера на основе системно-интеграционной теории//Отраслевые рынки.- 2008.-№5-6(18).;

2.14. Пилипенко И.В. Конкурентоспособность стран и регионов в мировом хозяйстве: теория, опыт малых стран Западной и Северной Европы, М, 2005. С.491-502.;

2.15. Цихан, Т.В. Кластерная теория экономического развития/Т.В. Цихан//Теория и практика управления.- 2003.- №5.- С. 40.

2.16. O`razov K.B. Iqtisodiyotni erkinlashtirish sharoitida buxgalteriya hisobining kontseptual masalalari. – Toshkent: Fan, 2005. – 236.

2.17. А.Н.Родников. Логистика: терминологический словарь. м. инфра-м, 2000. 352 с.

2.18. М.Н. Кузнецова. Экономический анализ: Теория и практика. 14(179)2010.

2.19. Мельникова Екатерина Валерьевна. Особенности учета логистических затрат на предприятиях // би . 2013. №5.

2.20. Характеристика современных методов управления затратами. Рогатенюк Э.В., Экономика Крыма №3(40), 2012 год.

2.21. Характеристика современных методов управления затратами. Рогатенюк Э.В., Экономика Крыма №3(40), 2012 год.

2.22. В.В.Качалин. Финансовый учет и отчетность в соответствие со стандартами. ГААР.3-е изд. – Москва: Дело, 2000. -432 с.

2.23. Л.В.Эйхлер /Особенности формирования финансовых результатов деятельности автотранспортного предприятия. Проблемы экономики и менеджмента. № 6 (58) – 2016. С-90-93.

2.24. И.Т.Абдукаримов. Отчет о прибылях и убытках – основной источник информации для мониторинга и анализа финансовых результатов предприятия. // актуальные вопросы экономики и управления. № 1 (047), 2013

2.25. Маркова С.Н. Планирование и анализ доходов и прибыли автотранспортного предприятия “Лайт флеш”//. Экономический анализ: теория и практика. 7/10-2003 (июль). – с 28-35.

2.26. Х.Саидрасулова. Методика определения эффективности

использования основных производственных фондов//. Молия. 4/2014.

2.27. T.Shog'iyosov. Korxonaning moliyaviy natijalarini tahlil qilish muammolari // Moliya. 3/2015.

2.28. B.Akbarov. // Avtotransport korxonasi xarajatlari tahlili. Biznes-ekspert. 12/2017. B-63-66.

2.29. 22-sonli BHMS «Chet el valyutasida ifodalangan aktivlar va majburiyatlarning hisobi».

2.30. 4-sonli “Tovar-moddiy zaxiralar” nomli BHMS.

2.31. 1-sonli Moliyaviy hisobotning xalqaro standarti.

2.32. Alfred Marshall. English Political Economy. (New York and London: G.P Putnam Son's, 1885).

2.33. Портер М. (1998) Международная конкуренция/Пер.с англ.-М.: «Международные отношения»-с. 398.;

2.34. Enright, M. J. Survey on the Characterization of Regional Clusters: Initial Results. - Working Paper, Institute of Economic Policy and Business Strategy: Competitiveness Program, University of Hong Kong, Sun Hung Kai, 2000-21 p.

2.35. De Propriis L., Driffield N. The importance of clusters for spillovers from foreign direct investment and technology sourcing //Cambridge Journal of Economics. 2006. - Vol.30. - P. 277-291.

2.36. Bergman E., Feser E. Industrial and Regional Clusters: Concepts and Comparative Applications <http://www.rri.wvu.edu/WebBook/Bergman-Feser/chapter3.htm>).

2.37. Krajnc, J., Logozar, K., Korosec, B. (2012) Activity-based management of logistic costs in a manufacturing company. a case of increased visibility of logistic costs in a Slovenian paper manufacturing company. Promet Traffic & Transportation. 24 (1). pp. 15-24.

2.38. Schulze, M., Seuring, S., Ewering, Ch. (2012) Applying activity-based costing in a supply chain environment. International Journal of Production Economics. 135 (2). pp. 716-725.

2.39. Applying Activity-based Costing at Logistics Service Providers. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, research article Zoltán Bokor , Rita Markovits-Somogyi, r.98, 2014.

2.40. D.Ovidia The role of management accounting in the decision making process: case study caraş severin county, *Annales Universitatis Apulensis Series Oeconomica*, 2013, vol. 15(2), pp. 355-366.

2.41. Lane, P., & Durden, C. (2013). Pricing decisions and the role of cost accounting systems and cost information in tourism organisations.

2.42. Skinner, R. C. (1970). The determination of selling prices. *The Journal of Industrial Economics*, 201-217.1 Langfield-Smith, K., Thorne, H., & Hilton, R. W. (2009). *Management accounting: for creating and managing value*(5th ed.): McGraw-Hill Higher Education, North Ryde.

2.43. Topor, D., Ioana, D., & Putan, A. (2011). The role of cost information in decision-making. Case study. *Annales Universitatis Apulensis: Series Oeconomica*, 13(2), 315.

2.44. Hoque, Z. (2000). Just-in-time production, automation, cost allocation practices and importance of cost information: an empirical investigation in New Zealand-based manufacturing organizations. *The british accounting Review*, 32(2), 133-159.

2.45. Geoffrey Whittington *Profitability, Accounting Theory and Methodology*. Taylor and Francis e-Library. London and New York. 2007. p.45.

2.46. Каспина Р.Г., Логинов А.С. *Финансовый учет и отчетность в условиях инфляции: учеб. пособие.* — М.: Изд-во «Омега-Л», 2007. — 204 с.

2.47. Кондраков Н.П. *Бухгалтерский (финансовый, управленческий) учет.* Уч.-3-е изд. М.: Проспект, 2015. – 496 с.

2.48. Кондраков, Н.П. *Бухгалтерский (финансовый, управленческий) учет: учебное пособие.* – М.: ИНФРА=М, 2016. 487 с.

2.49. Ковалев В.В. *Финансовый менеджмент: теория и практика.* 3-е изд., перераб. и доп. М.: Изд-во Проспект, 2017.

2.50. Khomyak RL, Lemishovsky VI *Accounting and taxation: textbook.*

manual. Lviv: Accounting Center "Openwork", 2009. 1112 p.

2.51. Литвинюк А.С. Экономический анализ. – М.: Научная книга, 2009. – 190

2.52. Лукашенко, Антон Михайлович. Управление системой оплаты труда в условиях реформирования железнодорожного транспорта тема диссертации и автореферата по ВАК РФ 08.00.05, кандидат экономических наук. Лукашенко, Антон Михайлович. 2004. Стр. 24

2.53. Мазурова И.И., Белозерова Н.П., Леонова Т.М., Подшивалова М.М. Учеб. пособие / СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2012

2.54. Маршалл А. Принципы экономической науки. – М.: «Прогресс», 1993. 350-б.

2.55. Макарьян С.Э., Герасименко Г.П., Макарьян Э.А. Финансовый анализ: Учебное пособие. М.: КноРус, 2014. 264 с.

2.56. Мильнера Б. и Лииса Ф. Управление современной компанией / под ред. М.: ИНФРА-М, 2009. 598 с.

2.57. Mezhdunarodnye standarty finansovoi otchetnosti. Moscow, Askeri-ASSA Publ., 2013, 1064 p.

2.58. Мокий, М.С. Экономика организации: Учебник и практикум. / М.С. Мокий. - Люберцы: Юрайт, 2016. - 334 с.

2.59. Рогозин, Б.А. Налоговое планирование на предприятиях и в организациях (оптимизация и минимизация налогообложения). 7-е изд., в 3-х тт. – М., 2013. - С. 164.

2.60. Савицкая, Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учебник. – 3-е изд., испр. и доп. / Г.В. Савицкая. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 330 с.

2.61. Семенов В.М, Василенкова Н.В. Управления финансами промышленности. Учебное пособие. – М.: Финансы и статистика, 2012. С-60-61.

2.62.Симонов, Денис Валерьевич. Развитие системы управленческого учета и анализа налоговых затрат. тема диссертации и автореферата по ВАК

РФ 08.00.12, кандидат экономических наук. Орел. 2013.

2.63. Соколов Я.В., Пятов М.Л. Бухгалтерский учет для руководителя. М.: Велби, Проспект, 2007. 232 с

2.64. Смирнов Е.С. Налоговый анализ финансовых результатов коммерческой организации. Автореферат дисс.к.э.н. Орел,2013.10 с.

2.65. Чернов В.А. Экономический анализ: учебное пособие / В.А. Чернов, М.И. Баканова. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2007. – 686 с.

2.66. Чипуренко Е.В. “Методология налогового анализа и оценки влияния системы налогообложения на деятельность коммерческих организаций”. Автореферат дисс.д.э.н. М.: 2011. 16-17 с.

2.67. Юрьева Л.В., Лоскутова Н.И. Международный бухгалтерский учет. 42(192). 2011.

2.68. Giovanna Michelin, Antonella Cugini, Silvia Pilonato. Innovating accounting practices in rail transport companies. Journal of Applied Accounting Research. September 2013 DOI: 10.1108/09675421311291892;

2.69. Ganna Bulkota, Nadia Bugaya, Sergey Yekimov, Viktoriia Niankos, Iryna Nykyforakd, Serhii Harkusha. Application of Accounting Outsourcing on the Pridneprovskaya Railway. ScienceDirect Available online at www.sciencedirect.com Transportation Research Procedia 61 (2022) 74–77. © 2022 The Authors. Published by ELSEVIER B.V

2.70. Garry J. Schinasi, 2005, Safeguarding financial stability: theory and practice/Garry J. Schinasi – Washington, D.C.: International Monetary Fund. -pp. 94-97

2.71. Gaudry, M., and Quinet, É. (2013). Track Wear-and-tear Cost by Traffic Class: Functional Form, Zero Output Levels and Marginal Cost Pricing Recovery on the French Rail Network. Département économie et sociologie des transports, Working Paper DEST no. 15, Université Paris-Est, Marne-la-Vallée, FR.

2.72. Ginés de Rus, Javier Campos, Armando Ortuño Padilla, M. Pilar Socorro. Cost-benefit analysis of railway projects: high-speed lines and suburban lines. Economic evaluation of transport

3. Foydalanilgan boshqa adabiyotlar

- 3.1.** Xalq so`zi gazetasi, 2021-yil 21 avgust. №177-178.
- 3.2.** <https://mintrans.uz/uz/news/transport-logistika-sohasini-rivozhlantirish-bojicha-qandaj-ishlar-amalga-oshirilyapti>.
- 3.3.** <https://old.xs.uz/index.php/homepage/i-tisodijot/item/7371-logistika-tara-ijot-mezoni>.
- 3.4.** <https://meningfikrim.uz/uz/news/view/305>.
- 3.5.** <https://samarqand.adliya.uz/uz/news/detail.php?ID=33215>.
- 3.6.** <https://samarqand.adliya.uz/uz/news/detail.php?ID=33215>.
- 3.7.** <https://samarqand.adliya.uz/uz/news/detail.php?ID=33215>.
- 3.7.** <http://www.xcomp.biz/4-1-uchet-logisticheskix-izderzhek.html>.
- 3.8.** http://www.cfin.ru/management/finance/cost/actbased_costing.shtml.
- 3.9.** <https://mintrans.uz> –O`zbekiston Respublikasi Transport vazirligi sayti
- 3.10.** <https://www.gazeta.uz/uz/2019/05/31/logistics>.
- 3.11.** <https://review.uz/oz/post/infografika-uzbekistan-v-indekse-effektivnosti-logistiki-2016-2018-gg>.
- 3.12.** <https://www.gazeta.uz/uz/2019/05/31/logistics>
- 3.13.** <https://uz.wikipedia.org/wiki/Axborot>.