

MOLIYAVIY MENEDJMENT

TOSHKENT – 2020

TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI

A.B. Djumanova, M.N. Kushakova

Moliyaviy menedjment

Bilim sohasi: 200000 – Ijtimoiy soha, iqtisod va huquq

Ta'lim sohasi: 230000 – Iqtisod

Ta'lim yo'nalishi: 5230900 – "Buxgalteriya hisobi va audit" (temir yo'l transporti)
ta'lim yo'nalishi bakalavriat uchun

Toshkent – 2020

UDK _____

A.B. Djumanova, M.N.Kushakova “Moliyaviy menedjment”. O`quv qo`llanma. – Toshkent, 2020 y. 240 b.

O'quv qo'llanma temir yo'l transporti moliyaviy menejmentining mohiyati xo'jalik faoliyatini boshqarish tizimi sifatida ochib berilgan; undan tashqari ushbu o'quv qo'llanmada transport bozoridagi raqobat muhiti va AJ "O'TY" mahsulot(ish, xizmat)larning raqobatbardoshligi. temir yo'l korxonalaridagi pul mablag'lari. narxlar va tariflar boshqaruvi, investitsiyalar va inovatsiyalar boshqaruvi. O'zbekiston Respublikasi temir yo'l transporti korporativ boshqaruvi kabi tushunchalar ham yoritilgan.

O`quv qo`llanma O`liy ta`limning 230000- “Иқтисод” ta`lim sohasidagi talabalar va iqtisodiy ta`lim yo`nalishlari Oliy o`quv yurtlarining bakalavrlari, maqistrlari, moliya va soliq mutaxasisslari, buxgalterlar, auditorlar, professor-o`qituvchilar va ilmiy tadqiqotchilarga mo`ljallangan.

Taqrizchilar:

Hasanov B.A. – “TDIU” “Iqtisodiy tahlil va audit ” kafedrası professorı i.f.d.;

Fayzixodjayeva M.L. – i.f.n., dotsent.

A.B. Джуманова, M.N.Kushakova. Финансовый менеджмент. Учебное пособие. – Ташкент, 2020 г. 240 с.

В учебном пособии раскрывается сущность финансового менеджмента железнодорожного транспорта, как системы управления его хозяйственной деятельностью ,рассматривается конкуренция и конкурентоспособность продукции(работ, услуг) АЖ «УТЙ» на рынке транспортных услуг организация управления ее денежными средствами ,ценами и тарифами в предприятиях подразделениях железнодорожной компании ,ее инвестициями и инновациями, освещается организация корпоративного менеджмента на железнодорожном транспорте Республики Узбекистан.

Учебное пособие предназначено для студентов ВУЗов направления образования 230000 – «Бизнес и управление» и студентов бакалавров

экономического направления, и магистров, специалистов по финансам и налогам, бухгалтеров, аудиторов, профессоров-преподавателей и соискателей.

Рецензенты:

К.э.н., профессор кафедры Экономического анализа и аудита ТГЭУ Хасанов Б.А

К.э.н., доцент Файзиходжаева М.Л.

A. B. Djumanov, M.N.Kushakova . Financial management. Training manual. – Tashkent, 2020 240 p.

The textbook reveals the essence of financial management of railway transport as a system for managing its economic activities, considers the competition and competitiveness of products (works and services) of JSC "UTY" in the transport services market , the organization of management of its funds, prices and tariffs in enterprises divisions of the railway company , its investments and innovations, highlights the organization of corporate management in the railway transport of the Republic of Uzbekistan. Including, discusses the purpose, objectives and methods of analysis of economic activity of the Joint stock company "Uzbekistan Temir illari" its divisions, analysis of the forecast of economic activity, focus and methodology of the analysis of the forecast traffic, revenues, operating costs, movements, status and use of fixed and working capital, financial performance, labour productivity and the wage Fund, the plan's investments, economic activities of joint stock companies of railway transport of the Republic of Uzbekistan. The textbook is designed for students in the areas of education 230000 – “Finance management”.

Reviewers:

PhD in Economics, professor of Economic Analysis and audit of Tashkent State University of Economics

candidat of economic sciences Fayzixodjaeva M.L

© A. B. Djumanova, M.N.Kushakova. “Moliyaviy menedjment”. O`quv
qo`llanma..- Toshkent, TDTU, 2020 y.

Kirish

O‘zbekistonda olib borilayotgan keng ko‘lamli islohotlar mamlakatda ijtimoiy yo‘naltirilgan bozor iqtisodiyotiga asoslangan demokratik jamiyat qurishga qaratilgan bo‘lib, tez sur‘atlar bilan rivojlanayotgan moliyaviy menedjment ularning asosiy mahsullaridan biri hisoblanadi.

Moliyaviy menedjmentning iqtisodiyotdagi ahamiyatini oshirish muammosi iqtisodiyotni modernizatsiyalash, barqaror industrial va iqtisodiy o‘shishni ta‘minlash, inflyatsiyani pasaytirish maqsadida investitsiyalarni jalb qilish zarurligidan kelib chiqadi. Ushbu muammoning samarali yechimi moliyaviy menedjmentning raqobatbardoshligi va xavfsizligi, barqarorligi va likvidligi, investorlar uchun jalbdorligi va risksizlik darajasini ta‘minlash bilan uzviy bog‘liq. Bunda turli tashqi va fundamental ichki omillar ta‘sirini hisobga olish muhim hisoblanadi. Mavjud omillar ichida doimo e‘tiborga moyillaridan biri – malakali kadrlar omilidir. Chunki “Faqat malakali kadrlar moliyaviy menedjment muammolarini hal qila oladilar”, degan shior hamisha dolzarbligicha qolmoqda. Bu shior, ayniqsa O‘zbekiston Moliyaviy menedjment uchun katta ahamiyatga ega bo‘lgani sababli, ushbu o‘quv qo‘llanmani yozishga jazm etildi.

“Moliyaviy menedjment” fanini o‘rganishdan maqsad – bo‘lajak mutaxassislarni moliya sohasi bo‘yicha o‘zlari va jamiyatga foydali bo‘lgan nazariy va amaliy tajribalar, qonunlar, jarayonlar, vositalar mazmun-mohiyatini tushunib bilishga, ularni chuqur o‘rganishga, tahliliy fikr-mulohazalar yuritish va xulosalar chiqara olishga hamda ular asosida qarorlar qabul qilishga, kelajakdagi faoliyatida samarali qo‘llash ko‘nikmalarini hosil qilishga o‘rgatishdan iborat.

O‘quv qo‘llanma materiallari jahon tajribasiga asoslangan holda mantiqiy ketma-ketlikda yozilgan. Bu materiallar o‘rganilayotgan fan mavzulari asoslarini batafsil yoritib bergan holda o‘quvchining moliyaviy menedjmentda va qimmatli qog‘ozlar bilan ishlashning nazariy va amaliy asoslarini egallashga ko‘maklashadi. Mavzular turdosh fanlarga bog‘langan holda yoritilgan. O‘quv qo‘llanmaning asosiy g‘oyasi moliyaviy menedjment va qimmatli qog‘ozlar to‘g‘risidagi umumlashgan tasavvur va amaliy

ko'nikmalarni beruvchi bilimlarni berishga qaratilgan bo'lib, fan bo'yicha o'quv reja va o'quv darsturga mos keladi.

Ushbu o'quv qo'llanma fan bo'yicha jahon va O'zbekiston tajribasiga hamda muallifning ilmiy va amaliy faoliyati natijalariga asoslangan bo'lib, o'xshash nomda avval rus tilida nashr etilgan ikki jildli kitobining o'zbek tilida takomillashtirilgan, qayta ishlangan va yangilangan navbatdagi ilmiy-pedagogik ishi hisoblanadi. Bunda muallifning yangicha kengaytirilib va to'ldirib berilgan g'oyasi – moliyaviy menedjmentdagi talab va taklif hajmining barqaror va muvozanatda o'zaro mutanosiblikda, umuman garmoniyada o'sishi undagi faoliyat yurituvchi institut (ishtirokchi)larning barqaror va o'zaro mutanosiblikda, umuman garmoniyada, rivojlanishini anglatadi, o'z navbatida moliyaviy menedjment ishtirokchilarining bunday rivojlanishi undagi talab va taklif hajmlarining barqaror va muvozanatda o'zaro mutanosiblikda, umuman garmoniyada o'sishini bildiradi. Bu g'oya asosida iqtisodiy sistemologiyaning regulyativ ekvivalentlik tamoyili yotadi, ya'ni unga ko'ra, moliyaviy menedjment faoliyati va unda moliyaviy instrumentlar vositasida bozor munosabatlarida boluvchi iqtisodiyot subyektlarining ishlab chiqarish va takroran ishlab chiqarish jarayonlari natijalari o'zaro regulyativ bog'liqlikda va ekvivalent bo'ladi. Bunda muallifning avval chop etilgan kitoblarida keltirilgan tegishli materiallardan foydalanish ham tavsiya etiladi.

1 BOB. MOLIYAVIY MENEDJMENT FANINING MOHIYATI

1.1. “Moliyaviy menejment” fanining predmeti va mazmuni

1. Moliyaviy menejmentni tashkil etishning asosiy tamoyilari va uslubiy asoslari.
2. Moliyaviy menejment mexanizmi va funksiyalari.
3. O'zbekiston Respublikasida moliyaviy hisobotlarni tashkil qilish va yurishning huquqiy-me'yoriy asoslari.
4. Moliyaviy hisobotlardan foydalanuvchilar va ularning manfaatlari.
5. Korxonalar faoliyatini tahlil qilishning mohiyati va zarurati.

1.1 Moliyaviy menejmentni tashkil etishning asosiy tamoyillari va uslubiy asoslari

O'zbekiston Respublikasi iqtisodiyotining boshqa barcha tarmoqlarida bo'lgani kabi temir yo'l orqali amalga oshirilayotgan iqtisodiy islohotlar ijtimoiy yo'naltirilgan iqtisodiyotni yaratishga qaratilgan. Ishlab chiqarish samaradorligini, mahsulotlar va xizmatlarning sifati hamda raqobatbardoshligini oshirishni ta'minlash mehnat, moddiy va moliyaviy manbalardan samarali foydalanishga imkon beruvchi korxonalarining iqtisodiy faoliyatini boshqarish tizimi zarurat borligini asoslab beradi. Ushbu maqsadlar uchun boshqaruv qo'llaniladi.

Menejment ishlab chiqarish samaradorligini oshirish va yuqori natijalarga erishish uchun foydalaniladigan ishlab chiqarishni boshqarish tamoyillari, usullari, vositalari va shakllarining yig'indisi tushuniladi.

Ishlab chiqarishni boshqarish - bu uni tashkil etishning barcha yondashuvlar tizimini o'z ichiga olgan fan. Teng sharoitlarda, bir xil ishlab chiqarish potentsialiga ega bo'lgan holda, korxonaning iqtisodiy faoliyatini boshqarish salohiyatiga qarab ijobiy va salbiy natijalarga erishish mumkin.

Savol tug'iladi: ishlab chiqarishni boshqarishda, shu jumladan temir yo'l kompaniyasi, uning xo'jalik yurituvchi subyektlarining moliyaviy resurslarini boshqarishni tashkil etishda asosi nimadan iborat bo'lishi kerak?

Temir yo'l transporti – umumiy foydalanadigan transport turlaridan bir hisoblanadi. Temir yo'l transporti tarkibiga kiruvchi ijtimoiy iqtisodiy ahamiyatga ega tashkilotlar, korxonalar va muassasalar bilan yagona ishlab chiqarish va texnologik majmua

hisoblanadi. Yuk tashishda u boshqa davlatlarning temir yo'llariva transport turlari bilan hamkorlikda transport ehtiyojini ta'minlaydi.

Transport har qanday mahsulotni ishlab chiqarish uchun zarur bo'lgan umumiy sharoitdir. Ular iqtisodiyotning boshqa tarmoqlarida yaratilgan mahsulotlarni ko'chirishadi. U bilan mahsulotlarning harakatlanishi natijasida muhim moddiy o'zgarishlar ro'y beradi, iste'molchiga nisbatan uning joylashuvi o'zgaradi.

Harakatlanish natijasida tashilayotgan mahsulotlarning qiymati ularni tashish xarajatlarining qiymatiga qarab o'zgaradi. Xalq xo'jaligining boshqa barcha tarmoqlarida ishlab chiqarish samaradorligi ko'p jihatdan temir yo'l transportining tashkil etilishiga bog'liq – qazib olish va ishlab chiqarish sohalarida bu umumiy sanoat, qishloq xo'jaligi va kapital qurilish uchun zarurdir.

1999-yil 15-aprel O'zbekiston Respublikasining Qonuni “Temir yo'l transporti to'g'risida” qonuni.

Bu temir yo'l transportini davlat tomonidan tartibga solish, transport tizimini boshqarishni takomillashtirish zarurligini belgilaydi. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining “Temir yo'l transportini monopoliyadan chiqarish va aksiyalashtirish chora-tadbirlari to'g'risida” 2001-yil 2 martdagi PF-2815-sonli Farmoni, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2001 yil 3 martdagi 108-sonli “Davlat aksiyadorlik temir yo'lini boshqarishni tashkil etishni takomillashtirish to'g'risida”gi va “O'zbekiston temir yo'llari” kompaniyasining 2002-yil 5-noyabrdagi 378-sonli qarorlari hamda qator boshqa qonun hujjatlar aynan shunga yo'naltirilgan.

“O'zbekiston temir yo'llari” AJ avtotransport kompleksini rivojlantirish konsepsiyasiga ko'ra, samarasiz davlat tomonidan tartibga solmish orqali temir yo'l transportini barqaror rivojlantirish mumkin emas.

Davlatning yetakchi roli transportning tarkibiy va institutsional o'zgarishlar, ishlarning texnologik va ekologik xavfsizligi va uni safarbar qilishga tayyorligi, transport xizmatlari bozorida sog'lom raqobat muhitini ta'minlash va tashuvchilarning xalqaro faoliyatini tartibga solish masalalarini hal qilishdan iborat bo'lishi kerak.

Temir yo'l transportini davlat tomonidan tartibga solish litsenziyalash, sertifikatlash, soliq siyosatini shakllantirish, davlat kreditlari, davlat kafolatlari, ijtimoiy ahamiyatga ega

transportning narxini belgilash, yagona ijtimoiy, ilmiy va texnik siyosat shaklida amalga oshiriladi.

Davlat tomonidan tartibga solish temir yo'l transportini rivojlantirishning ustuvor yo'nalishlarini belgilaydi, sohaning samarali ishlashi uchun sharoit yaratadi. Temir yo'l kompaniyasi, uning korxonalari, tarkibiy bo'linmalari, tashkilotlari va muassasalari faoliyatini boshqarish, muayyan sharoitlarda moddiy, mehnat va moliyaviy resurslardan samarali foydalanishni ta'minlash transport kompleksi rahbarlarining javobgarligi, moliyaviy menejment manfaatlarining doirasi. Bozor iqtisodiyoti shakllanishining hozirgi sharoitida temir yo'l kompaniyasining moliyaviy resurslarini boshqarishni tashkil etish ayniqsa dolzarbdir.

Iqtisodiy faoliyat nazariyasi va amaliyoti shuni ko'rsatmoqdaki: ishlab chiqarishni boshqarish, shuningdek korxonaning moliyaviy resurslari mehnat, moddiy va moliyaviy resurslardan samarali foydalanishni talab qiladigan sharoitlarni yaratadigan tarzda tashkil etilishi kerak.

Mashhur amerikalik iqtisodchi D.Mak.Gregor "Ishlab chiqarishda qatnashuvchilarning ichki motivatsiyasi" muammosini o'rganib chiqib, o'z e'tiqodi bo'yicha ishchi qattiq va yurakdan ishlashi kerak, ya'ni, ichki motivatsiyasini realizasiya qilish va ishlab chiqarishda ishtirok etishga qiziqish shular jumlasidandir.

Amerikaning ishlab chiqarishda boshqaruvni tashkil etish bo'yicha yana bir taniqli mutaxassisi R.Likertning ta'kidlashicha, qayerda menejerlar va ishchilarning ishlab chiqarishning barcha masalalarini hal qilishda "jamoaviy ishtirok etish" prinsipi amalga oshirilsa, xodimlarning korxonaga sodiqligi ta'minlanadi va natijada ishlab chiqarish samaradorligi oshiriladi.

Yaponiyada yozuvchi V. Tsvetovning ma'lumotiga ko'ra, iqtisodiy jihatdan eng rivojlangan davlatlardan biri hisoblangan - Yaponiyada ishlab chiqarishda menejmentini tashkil etishning ushbu va boshqa shunga o'xshash nazariy beradi yoki, hech bo'lmaganda, ishlab chiqarish ishtirokchilarining aksariyati. prinsiplari realizasiya qilinadi. Uzoq yillar davomida ishlab chiqarish menejmentida boshqaruv tamoyillari keng qo'llanilib kelinadigan Yaponiyani ishlab chiqarishni tashkil etishni o'rganish, menejmentning mohiyati quyidagi xususiyatlar bilan namoyon bo'ladi: menejment - bu

ishlab chiqarish jarayonida individual harakatlarning muvofiqlashtirilishi va birlashtirilishi va xodimlarga rag'batlantiruvchi motivlar berish, yani:

birinchidan, ular muvofiqlashtirish va integratsiyani rag'batlantiradi;

ikkinchidan, hamma qarashlari va maqsadlarining uyg'unlashishiga yordam.

Yana bir tarif: "Ishlab chiqarish samaradorligini oshirish bevosita mehnat resurslaridan samarali foydalanishga bog'liqdir".

Bundan nima kelib chiqadi? Ushbu tarif yapon menejeri tomonidan tuzilgan xulosani anglatadi: "Biz asosiy ishlab chiqaruvchi kuchni yuqori mahsuldorlikka olib keladigan shart-sharoitlarni yaratishimiz kerak. Bu sharoitlar, boshqaruv emas, ishchilarni samarali ishlashga majbur qilishi shart".

Yaponiyalik mutaxassislarning fikricha, zamonaviy texnik jihozlangan ishlab chiqarish insonning qobiliyatlari, bilimlari, ishtiyoqlaridan maksimal darajada foydalanishni talab qiladi. Siz o'ylashga majbur emassiz.

Bu ishlab chiqarish va ijrochi uchun foydali deb o'ylash kerak. Demak, asosiy ishlab chiqarish kuchini yuqori mahsuldorlikka olib keladigan shart-sharoitlarni yaratish kerak. Ishchilarni samarali ishlashi uchun menejerlar emas, balki sharoit majbur qilish kerak. Ushbu maqsadlarga erishish uchun moliyaviy menejment - menejmentning moliyaviy yo'nalishi: moliyani boshqarish.

Moliyaviy menejment pul mablag'lari, moliyaviy resurslarni ularning shakllanishi va harakatlanishi, taqsimlanishi va qayta taqsimlanishi, shuningdek ulardan foydalanish jarayonida boshqarilishi tushuniladi: Bu maqsadli ishlab chiqarish xo'jalik yurituvchi subyektlar o'rtasidagi o'zaro hisob-kitoblar, pul oqimlari, pul muomalasi, pul mablag'laridan maqsadlarda foydalanish hisobiga amalga oshiriladi. Ushbu harakatlar iqtisodiyotda eng optimal yakuniy natijasini olish qaratilgan. Menejment, shu jumladan moliyaviy menejment ma'lum bozor sharoitlariga asoslangan boshqaruv qarorlarining dinamikasi bilan tavsiflanadi. Menejerga qo'yiladigan asosiy talablardan biri bu iqtisodiy vaziyatni tez va to'g'ri baholash, aniq sharoitlarda maqbul bo'lgan yechimni topish qobiliyatidir.

Zamonaviy moliyaviy boshqaruv tashkiloti quyidagi xususiyatlarga ega:

- umuman, ishlab chiqarish va biznes samaradorligini oshirish uchun barqaror intilish;

- korxonaning butun bozorida yoki uning bo'linmalarida ishlashning yakuniy natijalari uchun mas'ul bo'lganlar uchun qaror qabul qilish imkoniyatini beruvchi keng iqtisodiy mustaqillik;

- bozor konyunkturasiga (shu jumladan transport xizmatlari), tashqi muhit o'zgarishiga qarab maqsadlar va dasturlarni so'zlash imkoniyati;

- korxonaning rejalashtirilgan yakuniy natijasiga erishishga e'tibor qaratish;

- boshqaruv qarorlarini qabul qilishda ko'p tomonlama hisob-kitoblar uchun zamonaviy axborot bazasidan foydalanish;

- korxonaning butun boshqaruv tizimida moliyaviy boshqaruvni birinchi o'ringa qo'yish;

- korxonaning barcha xodimlarini uniboshqarishga jalb qilish;

- o'zgarishlarni oldindan bilish, moslashuvchan yechimlar asosida boshqaruvni amalga oshirish;

- har bir boshqaruv qarorini chuqur iqtisodiy tahlil qilish;

- xavflarni oqilona qabul qilish va xavflarni boshqarish qobiliyati;

E.A. Utkinning mashhur darsligida moliyaviy menejmentning ahamiyati to'g'risida juda aniq va keng tavsif P. Druker tomonidan ishlab chiqilgan. Keling, buni keltiramiz: “Yangi texnologiya – bu nafaqat yangi materiallar, elektronika, biotexnologiya, balki yangi ixtirolardan ko'ra tez-tez taraqqiyotga ko'proq ta'sir ko'rsatadigan yangi tadbirkorlik menejmentidir”.

Yuqoridagi tariflardan kelib chiqadiki, temir yo'l transportining moliyaviy boshqaruvining mohiyati ishchilarni ishlab chiqarish samaradorligini oshirishga yordam beradigan shart-sharoitlarni yaratish uchun sanoat korxonalarining moliyaviy boshqaruv usullari va shakllarida namoyon bo'ladi.

Uzoq vaqt davomida tashkil etilgan bozor iqtisodiyotiga ega bo'lgan iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarning iqtisodiy faoliyati tajribasi shuni ko'rsatadiki, yuqori samaraga erishish uchun korxonada ishlab chiqarish samaradorligini oshirishga hissa qo'shadigan muayyan muhitni yaratishga yordam beradigan shaxslar va ishchilar guruhlarining tashkiliy xulq-atvori talab qilinadi.

Menejment – bu ishchilarning faoliyati shakllanadigan va boshqariladigan jarayon. Bu menejning korxonalar bilan birgalikda ishlash jarayoniga asoslangan. Bozor iqtisodiyoti shakllanishining zamonaviy sharoitida menejer vazifasini bajaruvchi guruh qarorlarini qabul qilish uchun shart-sharoit yaratganda menejmentning yangi shakli shakllanadi¹.

Xodimlarning faoliyatini boshqarishning ushbu shakli temir yo'l kompaniyasining tarkibiy bo'linmalarida qo'llanilishi uchun juda jozibador bo'lib, unda butun jamoaning muvaffaqiyati har bir xodimning belgilangan normalari va qoidalariga rioya qilishning aniqligi, takroriyliigi bilan bevosita bog'liq. Yuk va yo'lovchi tashish hajmini oshirish, ularning raqobat bardoshligini oshirish, yordamchi faoliyatning mahsulotlarini (ishlarini, xizmatlarini) ishlab chiqarish va sotish uchun xodimlarni boshqarish bilan bog'liq masalalar tobora muhim ahamiyat kasb etmoqda. Boshqaruv shartlari “O'zbekiston temir yo'llari” AJ bo'linmalarining ishchilarini va xodimlarini nafaqat mehnat intizomi va ishlab chiqarish texnologiyasiga qat'iy rioya etishga, balki ishlab chiqarishni takomillashtirishga, ularning malakasini oshirishga ham doimiy ravishda rag'batlantirishi kerak. Bunga temir yo'l transportining moliyaviy boshqaruvi korxonalarining moliyaviy resurslarini boshqarish tizimi sifatida yordam berish, yuk va yo'lovchi tashish samaradorligini oshirishga, yordamchi xizmatlarning bajarilishiga yordam beradigan shart-sharoitlarni yaratishga qaratilgan.

Moliyaviy menejmentning asosiy talabi moliyaviy resurslarni boshqarish tizimi sifatida, asosiy moliyaviy tushunchani ishlab chiqish. U quyidagilarni aniqlashdan iborat:

- belgilangan maqsadga erishish uchun moliyaviy rivojlanish strategiyasi;
- korxonaning pul aylanmasini samarali boshqarish yo'llari;
- belgilangan nisbatlarda pul mablag'lari fondini shakllantirish;
- moliyaviy resurslardan maqsadli foydalanish.

O'TY temir yo'l kompaniyasining zamonaviy tuzilishidagi moliyaviy menejment obyektini tadbirkorlik faoliyati uchun foydalaniladigan yagona mulkiy majmuani ifodalovchi korxonalar, shuningdek chiziqli tarkibiy bo'linmalar (lokomotiv, vagon depolari, yo'l masofalari va boshqalar) hisoblanadi.

¹ Financial management: theory and practice. Evgene F. Brigham, Michael C. Ehrhardt. South – Western, 2014.

Korxonani boshqarish jarayonida yuridik shaxs maqomi muhim rol o'ynaydi. Yuridik shaxs bo'lgan korxonani moliyaviy boshqarish, agar ushbu faoliyat foyda olishga qaratilgan bo'lsa, quyidagi xususiyatlarga ega:

- yuridik shaxs o'z majburiyatlari bo'yicha javobgar bo'lgan alohida mulkka asoslanadi;
- asosiy moliyaviy ko'rsatkichlar mustaqil moliyaviy hisobotlarda aks ettirilgan;
- yuridik shaxs bozorda o'z nomidan ish yuritadi, shartnomalar tuzadi, ularning bajarilishini ta'minlaydi;

-olingan barcha daromadlar yuridik shaxsning mulki va belgilangan tartibda soliq va yig'imlar yig'ish uchun asosdir.

Moliyaviy boshqaruv asosiy printsiplar asosida tashkil etiladi. Tadbirkorlik faoliyatining turli sohalariga pul resurslarini avanslashdan kelib chiqadigan xavfni bartaraf etish bilan foyda olish imkoniyatlarini tenglashtirish. Moliyaviy boshqaruvning umumiy tamoyillari:

- iqtisodiy faoliyatda rejali va tizimli;
- moliyaviy resurslardan maqsadli foydalanish, strategik tashkilot;
- yordamchi faoliyatni diversifikatsiya qilish, ko'p tomonlama rivojlantirish.

Temir yo'l transportiga nisbatan moliyaviy menejment moddiy, texnik, mehnat va moliyaviy resurslarni rejalashtirishni, ularning muvozanatini ta'minlaydi. Bu, masalan, mintaqaviy temir yo'l tugunlari darajasida, moddiy, texnik, mehnat resurslaridan foydalanishga bo'lgan ehtiyoj, moliyaviy vositalarning mavjudligi (prognozi) ga qat'iy muvofiq bo'lishi nazarda tutilgan. Agar ularning yetishmasligi bo'lsa, ularning ehtiyojlari kamayadi yoki ularni ko'paytirish uchun chora-tadbirlar ishlab chiqiladi va amalga oshiriladi. Moliyaviy resurslarga bo'lgan ehtiyojlarning ularning shakllanish imkoniyatlari bilan mutanosibligini ta'minlashning majburiy talabi korxonada salohiyatidan samarali foydalanish, ishlab chiqarishni rivojlantirish, mehnat jamoasining ijtimoiy ehtiyojlarini qondirish uchun zarur bo'lgan eng yuqori moliyaviy natijalarga erishishga turtki beradi. Moliyaviy resurslarni rejalashtirish-bu maqsadlarni shakllantirish, ularga erishish uchun ustuvorliklar, vositalar va usullarni belgilash jarayonidir.

Reja-rejalashtirish natijasi, iqtisodiy muhitning konyunkturaviy prognozi va belgilangan maqsadlar asosida yaratilgan harakat modeli. Moliyaviy boshqaruvdagi reja

indikativ bo'lib, axborot yo'nalishi hisoblanadi. Rejalashtirishdan foydalanishda firma rahbariyatining boshqaruv vazifasi iqtisodiy faoliyatdan aniqlik va xavf darajasini kamaytirish va tanlangan ustuvor yo'nalishlarda resurslarning konsentratsiyasini ta'minlashdir.

Indikativ rejalashtirish korxonaga transport bozorining konyunkturasini o'zgartirish uchun kerakli o'zgarishlar kiritish huquqini beradi. Shu bilan birga, ular asosiy prinsipga rioya qilishadi – korxonadan tomonidan taqdim etilgan resurslardan samarali foydalanishni ta'minlash orqali foyda olish imkoniyatlarini tenglashtirish. Indikativ axborotni rejalashtirish bilan yuqori lavozimli shaxsni so'roq qilish uchun hech qanday sabab yo'q rejalashtirishni oson tashkil etish, potensial imkoniyatlarni ushlab turish, reja korxonada ixtiyorida bo'lgan barcha resurslarni boshqarishda samarali vositaga aylanadi.

Biroq, bozor sharoitida transport xizmatlariga talab keskin o'zgarishi mumkinligini yodda tutish kerak. Bu yuklarni tashish jarayonini tashkil etish, shuningdek, yordamchi faoliyat turlari (ishlar, xizmatlar) ishlab chiqarish va sotish uchun mas'ul bo'lgan bo'linmalar rahbarlarini qiyin ahvolga soladi, bu esa chiziqli tarkibiy bo'linmalar uchun foyda manbai hisoblanadi. Shuning uchun kompaniyaning asosiy faoliyatini boshqarishda ishlatiladigan ma'lumotlar juda foydali bo'lishi kerak (tegishli, ishonchli, tushunarli, taqqoslanadigan).

Ma'lumotning dolzarbliygining o'tmishdagi, joriy va kelajakdagi qarorlari natijalari prognozini ishlab chiqish, shuningdek, ilgari qabul qilingan qarorlarning to'g'riligini tasdiqlash yoki ularning noaniqligini aniqlash uchun iqtisodiy faoliyatni tahlil qilishda foydalanish qobiliyati bilan tavsiflanadi.

Axborotning ishonchliligi – bu uning ma'lumotlarining ishonchliligi. Agar xatolar va noaniq baholar bo'lmasa, ma'lumotlar to'g'ri deb hisoblanadi.

Aniqlik shuni anglatadiki, axborotning mazmuni maxsus tayyorgarlik va ishlov berish siz juda aniq bo'lishi. Taqqoslash deganda korxonada faoliyati to'g'risidagi ma'lumotlar boshqa korxonalar faoliyati to'g'risidagi o'xshash ma'lumotlar bilan va xuddi shu korxonaning o'tmishdagi faoliyati to'g'risidagi o'xshash ma'lumotlar bilan taqqoslanishi tushuniladi.

Korxonaning moliyaviy boshqaruvining ichki elementlari:

- ko'chmas mulk va ko'char mulk;
- mulkiy huquqlar;
- ish va xizmatlar;
- axborot;
- moddiy bo'lmagan narsalar.

“O'zbekiston temir yo'llari” AJning amaldagi Ustavi 2005 yil 19 maydagi “O'TY” Kengashining majlisida tasdiqlangan.

AJ ustavining oltinchi qismida uning mol-mulki, mablag'lari va moliyaviy tarkibi aniqlanadi.

Kompaniyaning mol-mulki asosiy va aylanma mablag'lardan, shuningdek, qiymati kompaniyaning balansida aks ettirilgan boshqa mol-mulk va pullardan iborat. Kompaniya kengashi qaroriga ko'ra, byudjetga soliq va boshqa to'lovlarni to'lashni amalga oshirilganidan so'ng, kompaniya faoliyati natijasida olingan foyda (daromad) taqsimlanadi.

Kompaniya yuridik shaxs bo'lib, o'z balansida hisobga olingan alohida mulkka ega. Mulk va shaxsiy nomulkiy huquqlarni o'z nomidan sotib olish va amalga oshirish mumkin.

Ish va xizmatlar “O'TY” AJ yuk va pasajirlarni tashishi, yordamchi, moliyaviy va boshqa faoliyatdan iborat. Ularning tarkibi va dinamikasi (o'zgarishi) jadval 1.1 ma'lumotlari bilan xarakterlanadi.

Jadval 1.1.

O'TY AJning asosiy ko'rsatkichlari

| Ko'rsatkichlarining nomlanishi | O'lchov birligi | Yillar | | | |
|---------------------------------------|------------------------|---------------|-------------|-------------|---------------------|
| | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 prognoz |
| Yuborilgan yuklar | mln.t. | 45105 | 45322 | 45650 | 47960 |
| Yuk aylanmasi | mln.t.-km | 188871 | 18007 | 18010 | 18910 |
| <i>Jumladan:</i> | % | | | | |
| <i>Kirish</i> | % | 5,8 | 5,1 | 4,9 | 5,3 |

| | | | | | |
|------------------------------------|-------------|------|------|------|------|
| <i>CHiqish</i> | % | 8,4 | 9,7 | 10,1 | 10,1 |
| <i>Tranzit</i> | % | 27,0 | 26,2 | 27,8 | 27,5 |
| Mamlakat ichidagi alaoqalar | % | 58,8 | 59,0 | 57,2 | 57,1 |
| Jami yuk aylanmasi | % | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Passajirlar aylanmasi | mln.pass.km | 2077 | 2012 | 2050 | |
| Asosiy faloiyatdan olingan daromad | % | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Jumladan: | | | | | |
| a) ulardan yuk tashish: | | 83,6 | 77,3 | 80,4 | 80,4 |
| Xalqaro | | 44,9 | 38,7 | 40,2 | 40,2 |
| mamlakat ichidagi | % | 38,7 | 38,6 | 40,2 | 40,2 |
| b) yordamchi faloiyat. | | 16,4 | 22,7 | 19,6 | 19,6 |
| Jami xarajatlar | | 100 | 100 | 100 | 100 |
| jumladan, tashishlar | | 84,3 | 75,7 | 77,6 | 77,7 |
| Yordamchi faloiyat | | 15,7 | 24,3 | 22,4 | 22,3 |

Moliyaviy menejment mexanizmi va funksiyalari

Moliyaviy boshqaruvning mohiyati u bajaradigan vazifalarda namoyon bo'ladi. Reproduktiv, tarqatish, nazorat qilish funksiyalari mavjud. Reproduktiv funksiya korxonaning kapital aylanishining barcha bosqichlarida moddiy va moliyaviy resurslar harakati o'rtasidagi muvozanatni ta'minlashda namoyon bo'ladi.

Moliyaviy manbalar - bu xo'jalik yurituvchi subyektning tasarrufidagi mablag'lari. Iste'mol va zaxira uchun nooziq-ishlab chiqarish obyektlarini ishlab chiqarish, texnik xizmat ko'rsatish va rivojlantirish uchun mo'ljallangan.

Temir yo'l kompaniyasiga nisbatan ishlab chiqarishni rivojlantirishga yo'naltiriladigan moliyaviy resurslar uning tarmog'ini kengaytirish, yo'lning yuqori strukturasi

kuchaytirish va modernizatsiya qilish, harakat tarkibini yangilash, ta'mirlash bazasini rivojlantirish uchun AJ kapitalini tashkil etadi. Kapital-bu uni oshirish uchun ishlatiladigan boylik.

Kapitalni ajratish: ustav, kredit, tadbirkorlik.

Ustav yoki aksiyadorlik kapitali. Har qanday xo'jalik yurituvchi subyektning iqtisodiy tashkiloti ustav yoki aksiyadorlik kapitalini shakllantirish bilan boshlanadi, uning miqdori xo'jalik yurituvchi subyektning nizomida aks ettiriladi. Aksiyadorlik kapitali aksiyalarni sotish natijasida olingan mablag'lardan tashkil topgan. Ustav kapitali xo'jalik yurituvchi subyektning ta'sisshilarining hayotiy faoliyatini ta'minlash uchun depozitlari yig'indisidir. Uning qiymati ta'sis hujjatlarida qayd etilgan va o'zgarishsiz. Ustav fondini (kapitalini) ko'paytirish yoki kamaytirish belgilangan tartibda amalga oshirilishi mumkin, faqat xo'jalik yurituvchi subyekt qayta ro'yxatdan o'tkazilgandan so'ng ustav kapitalini shakllantirish tartibi qonun hujjatlari va ta'sis hujjatlari bilan tartibga solinadi. Ustav kapitaliga binolar, inshootlar, uskunalari, qimmatli qog'ozlar, erdan foydalanish huquqi, suv yoki boshqa mulkiy huquqlar (shu jumladan, nou-xau), pul mablag'lari kiritilishi mumkin. Omonatlar qiymati xo'jalik yurituvchi subyekt ishtirokchilarining qo'shma qarori bilan baholanadi.

Tadbirkorlik kapitali

To'g'ridan-to'g'ri yoki portfelli investitsiyalar orqali korxonaga sarmoya kiritgan kapital. Kapitalning bunday sarmoyasi korxonaga (aksiyadorlik jamiyati, sheriklik) ni boshqarish uchun foyda va huquqlarni olish maqsadida amalga oshiriladi.

Ssuda kapitali

Bu qaytarish va to'lov shartlari bo'yicha kreditda taqdim etilgan pul mablag'lari. Tovar sifatida ishlaydi, uning narxi foizko`rinishidabo`ladi.

Aylanma, budjetdan tashqari va moliyaviy aktivlarning iqtisodiy izolatsiyasi ularning muomalasini boshqarish zarurligiga olib keladi.

Aktivlarning aylanishi nima?

Aktivlar aylanishi kapital siklining bosqichidir. Pul aylashinishi avans naqd pul bilan, avvalombor ishlab chiqarish vositalaridan boshlanadi. Avans degani, sarf qilingan pullar

kompaniyani mahsulotni (xizmatlarni) sotishdan tushadigan daromad shaklida bir zanjirichida qaytaradi.

Investitsion mablag`lar avanslardan pul mablag`lari uzoq muddat muomaladan chiqarilib, muomalaga qaytarilishi qisman, lekin sotishdan tushgan mablag`lardanfarqqiladi.

Moliyaviy menejmentning takror ishlab chiqarish funksiyasi:

-tadbirkorlik faoliyati va mehnat unumdorligini rag`batlantiruvchi omil sifatida foydalaniladi;

-takror ishlab chiqarishni va moliyaviy resurslarni keng aytirishni moliyalashtirish manbai bo`lib xizmat qiladi.

Tarqatish funksiyasi ko`payish bilan chambarchas bog`liq. Bu naqd pul mablag`larini shakllantirish va ishlatishda o`zini namoyon qiladi. Tarqatish ishlab chiqarish va amortizatsiya xarajatlarini qoplashni ta`minlaydigan fondini shakllantirishdan boshlanadi. Eskirgan asosiy vositalar (uzoq muddatli aktivlar) ta`mirlash, rekonstruksiya qilish bilan almashtirish yoki qisman tiklashni talab qiladi. Buning uchun moliyaviy resurslar kerak.

Amortizatsiya – bu aktivning amortizatsiya qilinadigan qiymatini uning umr bo`yi taqsimlanishi ko`rinishidagi amortizatsiya qiymatining ifodasi. Amortizatsiya ajratmalari bu yil uchun rejalashtirilgan amortizatsiya miqdori. Yillik amortizatsiya ajratmalarining nomlari asosiy vositalar qiymatiga foiz sifatida belgilanadi.

1997 yil 1 yanvardan O`zbekiston Respublikasi Moliya vazirligining 099-sonli xatida amortizatsiyani hisoblashda asosiy vositalar yillik amortizatsiya darajasi quyidagi o`lchamlarda besh guruhga birlashtirilgan

1. Binolar, inshootlar – 5%
2. Avtomashinalar, masus asboblar – 20%
3. Sanoatning barcha tarmoqlari uchun transport vositalari, mashina va jihozlarning harakat tarkibi, qurilish uskunlari – 15%
4. Boshqa guruhlarga kiritilmaydigan amortizatsiya qilinadigan aktivlar – 10%
5. Temir yo`l transporti vositalari, elektr uzatish va aloqa qurilmalari – 8%

Asosiy vositalardan intensiv foydalanish bilan, shuningdek, ilmiy – texnikaviy taraqqiyotning katta ta`siri bilan asosiy vositalarning eskirishi tezlashtirilgan amortizatsiya bilan namoyon bo`ladi. Hisob – kitoblarni quyidagi usullardan biri yordamida amalga oshirish mumkin.

- Eskirishning ikki baravar stavkasi bilan balansni pasaytirish;
- Yillar yig`indisi.

Balansni pasaytirishning mohiyati shundan iboratki, asosiy vositaning qoldiq qiymatiga amortizatsiya darajasi amortizatsiya davri tugaguniga qadar qolgan amortizatsiya qiymatidagi ulush sifatida belgilanadi. Amortizatsiya ajratmalri hisoblanishi tugaguniga qadar qolgan to`liq yillar sonini amortizatsiya davrini tashkil etadigan yillar yig`indisiga bo`lish bilan aniqlanadi.

Tezlashtirilgan amortizatsiyani qo`llashda, qonun bilan tasdiqlangan amortizatsiya stavkasiga, ikkitadan ko`p bo`lmagan koefftsient qo`llanilishi kerak., bunda tasdiqlangan normadan oshganida daromad solig` solinadigan bazasiga farqlanadi. X amortizatsiya stavkada yoki senzurada bo`lgan asosiy vositalarni takror ishlab chiqarishni moliyalashtirishga yo`naltirilgan.

Korxonalar asosiy vositalarning davrini tartibga solish huquqiga ega. Tezlashtirilgan amortizatsiyani kuchaytirilgan amortizatsiya omillarini qo`llash: amortizatsiya asosiy vositalarni kop`aytirish uchun ham ishlatiladi.

Innovatsion faoliyat:

- Uskunlar va texnologiyalar avlodlarini o`zgartirish maqsadida iqtisodiyotga investitsiyalar;
- Yangi uskunlar, texnologiyalar.

Venturatsion moliyalashtirish – innovatsiyalarni moliyaviy resurslar bilan ta`minlash:ilmiy va texnologik ishlanmalarni moliyalashtirish. Bunday moliyalashtirish katta kapital to`lashni va uzoq muddatli rivojlanish strategiyasini talab qiladi.

Menejmentni taqsimlash funksiyasining muhim elementi ish haqi fondini shakllantirish hisoblanadi. Moliyaviy menejment nuqtai nazaridan, ish haqini tashkil qilish, foyda va innovatsiyalarni ko`paytirishni rag`batlantiradigan to`lovlarning

shakllari va shartlari katta ahamiyatga ega. Ish haqi muommosi barcha mamlakatlar rahbarlarining diqqat markazida bo`lib, motivatsiya nazariyasida ko`rib chiqiladi.

Rivojlangan bozor iqtisodiyotiga ega G`arb iqtisodchilarining fikriga ko`ra, iqtisodiyotdagi farovonlikning asosiy mezonini mehnat unumdorligining yuqori darajasi, ishlab chiqarilayotgan mahsulotlarning raqobatbardoshligi va aholining turmush darajasi bo`lishi mumkin.

Ish haqini tashkil etish va uning mahsuldorligi o`rtasidagi bog`liqlik ishlab chiqarish darajasini oshirishni va ishlab chiqarish vositalari, tovarlar, xizmatlar va boshqalar bozorida barqaror mavqega erishishni istagan har qanday korxonalar uchun muhimdir.

Moliyaviy menejment kompaniyaning foyda taqsimoti sohasidagi siyosatini, uning o`sishi va ko`payish jarayoni shakllanishidagi ahamiyatini belgilaydi. Ishlab chiqarishda moliyaviy menejmentni amalga oshirishga umumiy konseptual yondashuv bunga bog`liq.

Naqd pul mablag`larini yaratish, dasturlarni amalga oshirish uchun qabul qilingan jarayonlarning moliyalashtirilishi, bankrotlik xavfini minimallashtiradigan eng maqbul kapital tuzilmasini qo`llab – quvvatlash natijalari.

Temir yo`l transportining soliq mexanizmi bu iqtisodiy tuzilma, boshqaruv usullari, tartibga solish standartlari, temir yo`l transportining iqtisodiy faoliyatining o`ziga xos shakllari. Uning tarkibiga soliq siyosati, soliq imtiyozlari va soliq yig`ish usullari kiradi. Pul mablag`larini boshqarish, real pul muomalasini nazorat qilish funksiyalari quyidagilar orqali amalga oshiriladi:

-moliyaviy ko`rsatkichlar, to`lovlar va hisob-kitoblarning holati o`zgarishini nazorat qilish shaklida;

-moliyalashtirish strategiyasining bajarilishini nazorat qilish shaklida.

Birinchi holda, moliyaviy menejer majburlash yoki aksincha rag`batlantirish xarakteridagi choralarni qo`llagan holda sanksiyalar va yarim takliflar tizimiga tayanadi.

Ikkinchi holda, biz strategik boshqaruv funksiyasini amalga oshirish haqida gapirayapmiz, unda asosiy e`tibor o`zgarishlarni oldindan ko`rish va ularga tuzilish tartibi va shartlarini o`z vaqtida moslashtirishga qaratiladi.

Korxonaning iqtisodiy faoliyatidagi doimiy o`zgarishlar ularning faoliyati samaradorligiga salbiy ta`sirini bartaraf etish uchun o`z vaqtida (tezkor) choralarni talab

qiladi. Eng muhimi shundan iboratki, bu ishni qabul qilish uchun korxonaning barcha ishchilari qatnashishi kerak chunki bu ularga katta imkoniyatlar yo'lini ochadi. Korxonaning strategiyasini ishlab chiqarish, katta iqtisodiy ko'rsatkichlar uchun moliyaviy resurslarni to'g'ri foydalanishga yordam beradi.

Moliyaviy menejmentning nazorat funksiyasining asosiy vazifasi – kutilayotgan daromad ishlab chiqarish hajmini va tovarlar realizatsiyasini kengaytirishga to'g'ri yo'naltirilishini anglatadi. Masalan, yuk tashish va undan keladigan daromad, foydani bashorat qilish yo'lini aniqlaylik. Bu o'z vaqtida korxonalarining daromad va zararlarini balanslashtirib, kutilgan foydani aniqlash orqali bajariladi. Bunday holatda korxonada daromad va harajatlarning o'rtasidagi bog'liqsizlik faqatgina moliyaviy holatlarni emas, materiallar resurslari uchun ham koorektivkasi vujudga keladi.

Keyingi yo'nalishlar bo'yicha realizatsiyani nazorat qilish funksiyasi:

- Korxonada fondidagi barcha moliyaviy ko'rsatkichlar to'g'ri va o'z vaqtida ro'yxatga olingan vositalar bo'yichaligi;
- Korxonada fondi strukturasi ishlab chiqarish holati va ijtimoiy yo'nalishlarni hisobga olgan holda qarorlarni qabul qilinishi bo'yichaligi;
- Moliyaviy resurslardan maqsadli va samarali foydalanishlilik.

O'zbekiston Respublikasida moliyaviy hisobotlarni tashkil qilish va yuritishning huquqiy-me'yoriy asoslari

O'zbekiston Respublikasi Temir yo'llari moliyasi – bu xo'jalik yurutuvchi subyektlarning pul bilan munosabati, davlat moliyaviy tizimining bir bo'lagi, tashkilotlar va funksiyalashtirilgan muassasalar uchun O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasining 122-moddasida quyidagicha aytib o'tilgan: “O'zbekiston Respublikasi o'zining moliyaviy va kredit tizimiga ega”.

Temir yo'l transporti moliyaviy qonunlari, hokimiyati va qonun osti dalolatnomalari, Temir yo'l kompaniyasi Nizomi va shuningdek, shartnomalari va kontraktlari O'zbekiston Respublikasi Qonuni asosida yuritiladi.

AJ bo'limlarini va kunlik uy xo'jaligi-moliyasi faoliyati korxonasini to'g'risida, qayta ishlab chiqaruvchi va qonun chiqaruvchi bayonnomalar, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi qarorlari asosida boshqariladi. Shuningdek, texnik materiallar bazalarini shakllantirish, Mintaqaviy temir yo'llar uzeli daromad vositalari, MTU rejalashtirilgan ishlab chiqarish - moliya faoliyati, ularning strukturaviy bo'limlari, korxonava umumiy yo'llar bo'limlari, moliyalashtirilgan Mintaqaviy temir yo'llar va ularning strukturaviy bo'limlari, AJ "O'TY" aksionerlik jamiyatining moliya-hisob operatsiyasi, yuk tashish jarayoni ishtiroki bilan korxonaning xo'jalik -moliyasi faoliyati va Davlat aksionerlari temir yo'l korxonasi "O'TY" bo'limlari to'g'risida" holati №НФБ-1/93 1- may 2003-yil tuzatishlari bo'yicha, №378 5-noyabr 2002-yildagi O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi Qarori va 07.11.2002 №270-H korxonada idorasi raisi buyrug'iga asosan tasdiqlandi.

Mavjud narx va tariflardan foydalanish va ulardan korxonada ichki bo'limlari va korxonalararo xizmat ko'rsatish va xo'jalik aylanmasidagi moliyaviy munosabatlardan foydalanish, aksionerlik jamiyati korxonasi va uning bo'limlari hisob munosabatini tartiblash, AJ "O'TY" mol-mulki asosida tovar realizatsiyasi, xo'jalik subyektlariga ish va xizmat ko'rsatish, korxonada tarkibidagilar va shuningdek aholiga xizmat ko'rsatish holati bo'yicha "Tartibni shakllantirish va narx va korxonada tarifidan foydalanish"

Temir yo'l transportining qayta shakllantirishning asosiy vazifalaridan biri shuni anglatadiki yuk va yo'lovchi tashishdagi demonopolizatsiya, raqobatchilar o'rtasida shakllantirish uchun iqtisodiy va tashkiliy holatlar bo'yicha qonunlar bilan ta'minlangan, chunki, transport vositalaridan foydalanishda tanlovlarning mavjudligi va foydalanuvchilarda tug'iladigan savollariga oqilona javob olishlaridir, O'zbekiston Respublikasi Prezidenti 2.03.2001 yildagi "Aksionerlangan temir yo'lda demonopolizatsiya bo'yicha chora-tadbirlar to'g'risida" gi №YII-2815 sonli Qarori.

Pirovardida temir yo'l transporti sistemasidagi qayta shakllantirish uning demonopolizatsiyasi va transport xizmati bozor o'rtasidagi raqobatni shakllantirish, boshqarish sistemasi mexanizmi va bozor prinsiplarini amalga oshirish, rekonstruksiya da manfaatli sharoit bilan keng miqdorda xorijiy investitsiyalarini jalb qilishni shakllantirish,

temir yo'l transportini me'yoriy qonunlari asosida yangilash va zamonaviylashtirish, funksiyalarini reglamentlash.

Demonopolizatsiya kurslari xo'jalikdagi hamma form turlari, tadbirkorlik faoliyati korxonasidan qulay vaziyatlarda o'sib boradi. Temir yo'lning barcha faoliyatlarida bozor-raqobat asta-sekinlik bilan transport xizmati bozoridagi, ishlab chiqarish va temir yo'l texnik tamirlash va barcha faoliyatlarida, shuningdek, yuk jo'natuvchi xaridorlarga xizmat ko'rsatish va yo'lovchilar uchun raqobatchi bo'lib shakllanadi.

Temir yo'l transportini tashkil etish tizimini takomillashtirish jarayonida yuk tashish jarayoni bilan bog'liq bo'lgan "temir yo'l infratuzilmasi" tushunchasi kiritildi. Infratuzilma umumiy qiymatning 70% dan ortig'ini tashkil etadigan asosiy vositalarni fondini o'z ichiga oladi.

Infratuzilma tarkibiga yo'l va texnogen tuzilmalar, elektirlangan tuzilmalar, bloklangan markaziy signallashtirish, bino va inshootlar, yuk tashish jarayonida ishtirok etuvchilar va boshqalar kiradi.

AJ "O'TY" uchun infratuzilmani boshqarish yo'li va yo'l xo'jaligi, markazlashgan signallash va aloqa, markazlashgan elektr taminotlarga javob beradi. Infrastruktura ketadigan xarajatlar umumiy summaning 24%ini 2017-2018 yillardagi AJ "O'TY" Biznes rejasida ko'zda tutadiki aholini xarajatlarini me'yorlash va mavjud mukammal infrastrukturani tashkil qilishidir.

Qonun chiqaruvchi dalolatnomlarning birida, aniq qonunlar asosida faoliyat yurituvchi temir yo'l transporti va uning moliyaviy holatini anglatuvchi O'zbekiston Respublikasi "Temir yo'l transporti to'g'risida"gi Qonuni mavjud, 15.04.1999 yilda qabul qilingan. Bu qonunda biz temir yo'l transporti faoliyatidan qanday foydalanishni, temir yo'ldan foydalanuvchilar va temir yo'l korxonalari o'rtasidagi tartib tashkilotlarini, temir yo'l transportidagi egalik huquqi, boshqaruvchilik tuzilmalari, tashish va tarif o'rtasidagi tartibni tashkillashtirish, faoliyatlarini moliyalashtirish, yuk tashishdagi tartibga amal qilinmagan sharoitlarda korxonaning javobgarligi va boshqalarni bilib olishimiz mumkun.

Temir yo'l korxonalari – bu temir yo'l faoliyatidagi asosiy strukturaviy bolimlari bo'lib, to'g'ridan- to'g'ri taminlab beriluvchi ishlab chiqarish jarayonidir. Hozirda AJ ning asosini Mintaqaviy Temir yo'llar Uzeli (MTU), temir yo'l korxonalari yo'llari(eksplutatsion

uzunligi 700-900) da ishlab chiqarishda jarayonini yo'lga qo'yish va uni boshqarish hisoblanadi.

Temir yo'l nizomi – huquqiy dalolatnoma hisoblanib, temir yo'l transporti xizmatlaridan foydalanadigan temir yo'l, yuridik va jismoniy (shu jumladan ekspeditor va boshqa tashkilotlar) huquqlari, qonun hujjatlariga muvofiq belgilanishidir AJ maslahatiga binoan.

Transport xizmatlari bozori - temir yo'l transporti bilan bog'liq yuklarni, yo'lovchilarni, bagajni, texnik ko'rik va texnik moslamalarning tamirlash, yordamchi va boshqa turdagi ishlarning (xizmatlarning) transport xizmatlarini ko'rsatish hajmidir.

Yuk jo'natuvchi – yuridik va jismoniy shaxslar o'zlarining nomlaridan yoki o'zlarining yuklarini belgilangan yuk tashuvchi hujjatlarda aks ettirilishidir.

Qonunga muvofiq temir yo'ldagi axborot turlari quyidagilar:

- ichki- respublika chegarasida yuk, yo'lovchi, bagajlarni tashish;
- xalqaro-respublika va boshqa mamlakatlar o'rtasida yuk va yo'lovchi tashish.

Temir yo'l transportini boshqarish markazlashtiriladi va temir yo'l transporti davlat boshqaruvi temir yo'llarining vakolatiga kiradi.

Temir yo'l transporti davlat boshqaruvi organlari:

- viloyatlardagi temir yo'l yuk tashish tashkilotlarining yagona davlat siyosati vujudga keltiradi;
- transport xizmatlari bozorini shakllantirishga yordam beradi;
- viloyatlardagi temir yo'llarda yuk tashish tarif siyosatini ushlab turadi;
- qonun hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshiradi.

Temir yo'l transporti davlat boshqaruvi organi davlat aksionerlik temir yo'l kompaniyasi "O'TY" boshqarmasi hisoblanadi.

Temir yo'l transporti korxonalarini yuklarni belgilangan maqsadlar uchun tashishni, jo'natuvchining yuk tashish talablariga rioya qilgan holda, o'z vaqtida amalga oshirishlari shart.

Tashish yuk jo'natuvchining arizasiga binoan amalga oshiriladi. Yuk tashish arizasining tuzilishi, ularni temir yo'llarini boshqaruvchi davlat organlari tartibga soladi. Yuk jo'natuvchilar va temir yo'l transporti korxonalarini yuk tashish va transportniy ekspeditsiya haqidagi shartnoma sistemali yuk tashishda uzoq muddatga tuzilgan bo'lishi mumkin.

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi qaroriga muvofiq temir yo'llarini tartibga solib turuvchi davlat boshqaruv organlari yuk, yo'lovchi, bagaj, yukli bagajlarni tashish tariflari yuk jo'natuvchi va yo'lovchilarning qiziqishlariga binoan tashkil qilingan. Qo'shimcha yuk, yo'lovchi, bagaj va yukli bagaj bilan bog'liq bo'lgan ish va xizmatlar shartnomaga ko'rsatilganidek to'lanadi.

Temir yo'l transportini moliyalashtirish ularning iqtisodiy faoliyati daromadlaridan va imtiyozli transport xarajatlari qoplanishi nuqtai nazaridan davlat byudjeti hisobidan amalga oshiriladi.

Shahar atrofidagi yo'lovchilar tashishni moliyalashtirish mahalliy hokimiyat organlari tomonidan mahalliy byudjet mablag'lari yoki manfaatdor yuridik shaxslar hisobidan amalga oshirilishi mumkin.

"Temir yo'l transporti to'g'risida" gi qonun temir yo'l korxonalarini bilan temir yo'l transporti obyektlari egalari bo'lgan yuridik va jismoniy shaxslar o'rtasidagi munosabatlar, sanoat korxonalarining iqtisodiy faoliyatini tartibga soluvchi bir qator boshqa qoidalarni, shu jumladan temir yo'l korxonalarining yuklarni tashish uchun qabul qilingan buyurtmalarni bajarmaganligi uchun javobgarligini, vagonlarni yetkazib bermaslik va ularni kirish yo'llariga yuklashda kechiktirish, yuk jo'natuvchi, yuk qabul qilib oluvchi, yo'lovchilarning javobgarligi tartibini belgilaydi.

Sanoatning barcha jabhalarini tashkil etishning huquqiy asosini tashkil etuvchi "Temir yo'l transporti to'g'risida" gi qonun bilan bir qatorda, uni moliyalashtirishni tashkil etishning ayrim qoidalarini ko'rib chiqishda huquqiy asos sifatida boshqa qonun hujjatlaridan ham foydalaniladi. Shunday qilib, qimmatli qog'ozlar bozorining ishlashi va tartibga solinishi bilan bog'liq munosabatlar "Qimmatli qog'ozlar faoliyati mexanizmi to'g'risida" gi O'zbekiston Respublikasi Qonunida belgilanadi.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida qog'oz-pul qimmatli qog'ozlardan keng foydalaniladi, bu zayom egasiga nisbatan huquqini yoki munosabatlarini tasdiqlaydi; alohida hujjatlar yoki hisobvaraqlardagi yozuvlar shaklida mavjud bo'lishi mumkin. Qimmatli qog'ozlar asosan aksiya va obligatsiyali aksionerlik jamiyatlarda mavjud bo'lib, ular uzoq muddatli davlat qarzlari hisoblanadi, shuningdek ishlab chiqarilgan qimmatli qog'ozlar ham (variantlar va

boshqalar). Qimmatli qog'ozlar egasiga foyda olib keladi foiz (obligatsiya) yoki dividend (aksiya) ko'rinishida.

Temir yo'l "O'TY" ning iqtisodiy faoliyatida keng qo'llanilgan qimmatli qog'oz turlaridan biri bu aksiyalardir. Ularning faoliyati va tartibga solinishi bilan bog'liq munosabatlar "Aksiyadorlik jamiyatlari va aksiyadorlarning huquqlarini himoya qilish to'g'risida" gi O'zbekiston Respublikasi qonunida belgilanadi. Unda quyidagilar berilgan:

- aksionerlik jamiyatining huquqiy holati;
- aksionerlik jamiyatining javobgarligi;
- aksionerlik jamiyatining tiplari;
- aksionerlik jamiyati Ustavi va uni tashkil qilinishi;
- aksiya turlari va tiplari va boshqalar.

Zamonaviy sharoitda temir yo'l transporti raqobat sharoitida ishlaydi, bu transport ishlab chiqarish ishtirokchilari o'rtasida, asosan transport vositalarida transport hajmini oshirish uchun raqobatni anglatadi.

Respublikadagi raqobatning huquqiy asosi bu qonunlardir. "Raqobat va tovar bozori faoliyatidagi monopoliyani chegaralash to'g'risida", "Sof monopoliya to'g'risida", "Iste'molchilarning huquqlarini himoya qilish to'g'risida". O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining qarorlari va ushbu qonunlar nomi, monopolistik faoliyat va nohaq raqobatning oldini olish, cheklash, bostirishning tashkiliy-huquqiy asoslarini belgilaydi. Ular tovar bozorlarida raqobat munosabatlarini shakllantirish va samarali ishlashi uchun shart-sharoitlarni yaratishga qaratilgan.

Iqtisodiy islohotlarni chuqurlashtirish, bozor iqtisodiyotini rivojlantirish jarayonida tadbirkorlik subyektlarining moliyaviy faoliyatini tashkil etishning vujudga kelgan huquqiy bazasini yanada takomillashtirish zarurati tug'ildi, tadbirkorlik faoliyatining ayrim jihatlarini tartibga soluvchi yangi qonun hujjatlari qabul qilindi. Prezidentning 2005-yil 24-iyundagi "Iqtisodiy huquqbuzarliklar uchun tadbirkorlikning moliyaviy javobgarligini liberallashtirish to'g'risida" gi farmoni tadbirkorlik faoliyati subyektlarining huquqlari va qonuniy manfaatlarini himoya qilish tizimini yanada takomillashtirish, tadbirkorlik faoliyati uchun blogga do'stona huquqiy va iqtisodiy muhit yaratish, ularni jiddiy ravishda

ta'minlashni ta'minlaydigan mansabdor shaxslarning javobgarlik choralarini belgilaydi, erkinlashtiradi sud organlariga material taqdim qilmasdan faqat ma'muriy choralar ko'riladi.

AJ "O'TY" rivojlantirish konsepsiyasi O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi, qonunlari, respublika Prezidentining ma'ruzalari va chiqishlarida bayon qilingan qoidalar va xulosalar, mamlakat hukumatining boshqaruv va dasturiy hujjatlari, transport sohasidagi milliy normativ hujjatlar, O'zbekiston Respublikasi qo'shilgan xalqaro shartnomalar va bitimlarga asoslanadi.

Konsepsiya temir yo'l transportining O'zbekiston Respublikasini ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirishdagi roli va o'rnini belgilaydi, sohani rivojlantirishning ustuvor vazifalarini belgilaydi, temir yo'l transportining barqaror rivojlanishiga erishish uchun amalga oshiriladigan davlat tomonidan tartibga solishning shakllari va vazifalarini belgilab beradi, tarkibiy qayta qurish paytida kuzatilishi kerak bo'lgan shartlarni ko'rsatish, temir yo'l transporti, boshqaruvni takomillashtirishdan iborat.

Konsepsiyada sohadagi iqtisodiy munosabatlarni takomillashtirishga alohida e'tibor qaratilgan: transport xizmatlari bozorini shakllantirish, tarif va moliya-iqtisod siyosat, soliq qonunchiligi. Ta'kidlash mumkinki, temir yo'l transportida tarif va moliyaviy-iqtisod siyosatni takomillashtirish transport qatnovining o'sishi uchun asosiy mezonlardan biridir.

Moliyaviy hisobotlardan foydalanuvchilar va ularning manfaatlari

Temir yo'l kompaniyasining iqtisodiy faoliyatining moliyaviy natijalari, moliyaviy resurslari uning korxonalar va bo'linmalarining mehnat jamoalarini xodimlarning malakasi darajasi bilan kelishilgan ishi moliyaviy resurslar bilan bo'g'liqdir. Korxonalarining moliyaviy barqarorligini asosan yaxshi tayyorlangan, malakali jamoalar ta'minlaydi.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida temir yo'l kompaniyasining ishlab chiqarish (depo, masofa, stansiya) bo'linmasining har bir xodimi nafaqat o'z ixtisosiga ega bo'lishi, balki korxonaning xo'jalik yurituvchi bo'limlar(Mintaqaviy temir yo'l uzeli, Aksiyadorlik jamiyati va boshqalar)ni moliyaviy natijalarini barqarorlashtirishga bog'liqligi to'g'risida tasavvurga ega bo'lishi kerak. Buning uchun yuk va yo'lovchi tashish hajmini oshirish uchun yordamchi faoliyatlarni yo'lga quyishi va shunga havola, temir yo'l kompaniyasi ya'ni TYUB(temir

yo'l uzeli boshqarmasi) va OAJ lar hodimlarning talabiga binoan moddiy va ijtimoiy xohishlarini to'liq qondirilishini bilishi kerak.

Temir yo'l kompaniyasining ishlab chiqarish hajmi, uning tashish qobiliyati va yordamchi ishlab chiqarishni rivojlantirish imkoniyati bajarilgan ish hajmini va tegishli daromadlarni sezilarli darajada oshirishi mumkin. TYUB bo'linmalari ixtiyorida texnik, moddiy va mehnat resurslaridan samarali foydalanish nafaqat kompaniyaning daromadlarini oshirishga, balki transport (ish, xizmat) narxini pasaytirishga, daromadni ko'paytirishga imkon beradi va bu temir yo'l kompaniyasi va uning xodimlarining moliyaviy farovonligi asosi hisoblanadi.

Uzoq vaqtdan beri shakllangan bozor iqtisodiyotiga ega davlatlarda iqtisodiy faoliyat amaliyoti shundan dalolat beradi: xodimlarning malakasi xo'jalik faoliyati moliyaviy barqarorligiga bog'liqligiga, korxonadagi tashabbuslik qobiliyati mavjudligiga, har bir hodimning to'liq o'z qobilyatlaridan kelib chiqqan holda realizatsiya qilishlariga, bunday ko'nikmalar asosan moliyaviy menejerga yulanadi, uning vazifasi har bir xodimning realizatsiya jarayonida o'z qobilyatidan to'liq foydalanishi uchun sharoit yaratishdir. Ushbu maqsadlar uchun eng muhimi mehnatni to'g'ri tashkil etish hisoblanib, u quyidagilarni nazarda tutadi: mehnat jamoasi a'zolari o'rtasida vazifalarni aniq taqsimlash, aniq vazifalarni belgilash, ularni bajarish vaqti va boshqalar. Eng muhimi, bo'ysunuvchilar bilan muloqot qilish uslubidir. Bozor sharoitida avtoritar uslub to'g'ri kelmaydi. Muloqotdagi demokratiya jamoaning yakuniy natijalarga bo'lgan qiziqishini oshiradi. Moliyaviy menejer o'z xodimlarini ishonitirishga, hurmat bilan buyruq berishga, har birining ishbilarmonlik fazilatlarini bilish va hisobga olishga qodir bo'lishi kerak. Bu menejmentlik san'atini o'rganishini talab qiladi. Masalan, bosh buxgalter asosan, korxonada rahbari va huquqshunos bilan yaqin hamkorlikda, uning bo'linmasi ishchilari uchun yetarli moliyaviy tayyorgarlikni ta'minlashga chaqiriladi. Demak, moliyaviy nuqtai nazardan kelib chiqilgan holda, korxonada ma'muriyati va xodimlarining yaqin hamkorligi yuqori moliyaviy natijalarga erishish mumkinligi to'g'risida qoidani yaratarkan.

Shu o'rinda savol tug'iladi: AJ ning bo'limlarini butun Respublika hududida bo'lib-bo'lib tarqatilgan sharoitda kadrlarining moliyaviy holatini qanday taminlaydi? Ushbu moliyaviy muammoni viloyat sanoat korxonalarini, firmalarda hal qiluvchi mutaxassis sifatida

moliyaviy menejerlar mutaxassislari tayinlangan. Aksiyadorlik jamiyatlarida, unitar korxonalarda, temir yo'l kompaniyasining yirik tarkibiy bo'linmalarida moliyaviy menejer vazifalari iqtisodiy bo'limlarga yuklatilgan: moliya va buxgalteriya hisobi.

Yuklarni ortish va tushirish, yo'lovchilarga chiptalarni sotish, ko'plab turdagi mahsulotlar, ishlar va xizmatlarning yordamchi turlarini bajarishda iqtisodiy bo'limlar bo'lmagan kichik tarkibiy bo'linmalarda amalga oshiriladi, ammo ushbu bo'linmalarning ishi temir yo'l kompaniyasining moliyaviy natijalariga sezilarli ta'sir ko'rsatadi. Bu yerda moliyaviy menejer – tashkillashtiruvchi funksiyalarni asosan bo'lim boshlig'i bajaradi. Bozor munosabatlari sharoitida potentsial mijozlarni bilish uchun transport xizmatlariga bo'lgan talab bozorini doimiy ravishda o'rganuvchi bo'lim boshlig'i bo'lib, u o'z bo'linmasi faoliyatining moliyaviy tomoni to'g'risida yetarlicha chuqur tasavvurga ega bo'lishi va barcha xodimlar tomonidan tushunilishini ta'minlashi, samarali ishlashi uchun qulay sharoitlar yaratishi kerak.

Korxonada har bir ishchini shaxs sifatida qabul qilishi kerak. Inson mehnat qilib yashaydi va mehnat jarayonida o'zini shaxs sifatida shakllantiradi.

Kadrlarni tayyorlash milliy dasturida shunday ta'kidlanadi: “Kadrlar tayyorlash sohasidagi davlat dasturi insonning intellektual va ma'naviy-axloqiy tarbiyasi bilan uzviy bog'liq bo'lgan uzluksiz ta'lim tizimi orqali aholidan har tomonlama kamol shaxs shakllantirishni ko'zda tutadi”.

Iqtisodiyot, menejment, marketing, moliya sohalarida bilimlarni olish doimiy, barqaror bo'lishi kerak.

Davlat aksiyadorlik temir yo'l kompaniyasi “O'TY” ni rivojlantirish konsepsiyasida ta'kidlanishicha, iqtisodiy o'sishga to'sqinlik qilayotgan omillardan biri bu korxonada darajasida shakllanayotgan sekin jarayondir.

Xodimlarni boshqarishda rag'batlantirish siyosatining maqsadi xodimlarning bitta maqsad yo'lida birlashtirishdagi sonini ko'paytirishdir. Mehnat motivatsiyasining muhim elementi bu mehnatning sifati, samaradorligi, individual natijalarini ta'minlashi kerak bo'lgan to'lov tizimidir.

Moddiyostimul 2 guruhga bo'linadi: barqaror qismi(dastlabkito'lov, stavka) va o'zgaruvchiqism (rag'batlantiruvchi, nafaqa,bonuslar). Rag'batlantirishni doimiy ravishda

takomillashtirish kerak. Shu sababli ham bu faqatgina moddiy rag'batlantirish bo'lavermaydi. Demak rag'batlantirishning ma'naviy ko'rinishi ham ancha samaralidir.

Yuqori darajali mutaxassislarga stimullar muhim hisoblanadi. Agar xodim tirishqoq bo'lsa, o'zining imkoniyatlaridan samarali foydalanishga qiziqsa, unga ishda ijodkorlik uchun keng imkoniyatlarni taqdim etish kerak.²

Ishning barqaror va istiqbolli holatini asosi rag'batlantirishdir. Ushbu imtiyoz Yaponiyadagi sanoat korxonalarida mehnatni boshqarish sohasida keng qo'llanilgan. Bu shuningdek, tarbiyalash jarayonida ham o'zini namoyon qiladi: ishchilarga o'z korxonasiga (firma) sodiqlik hissini jurnallar, jamoalar, dam olish kunlari va boshqalarning maxsus xabarnomalarini nashr etish orqali oshirish va boshqalar.

Temir yo'l kompaniyasi xodimlarining darajasi doimiy o'sishi, ularning ijtimoiy va kadrlar siyosati bo'yicha moliyaviy tayyorgarligi o'sishini ham ta'minlaydi:

- yuqori malakali kadrlar potensialini saqlash;
- xodimlarni tasniflash darajasini doimiy monitoring qilish tizimini yaratish;
- kadrlarni qayta tayyorlovchi tashkilot (masalan, Tosh TYMI qoshidagi malaka oshirish fakultetlari).

Insonlarga xuddi iste'molchi sifatida Davlatning ta'lim standarti, kafolatlangan ta'lim sifati va professional tayyorlovlartomonidan ta'lim xizmati ko'rsatiladi. Shunga ko'ra, davlat standarti asosida insonlarning talablari qondirilishi shart.

Barcha ishlarni yangi, raqobatdosh xizmat turlariga yo'naltirish, zamonaviy sharoitlarda mahsulotlarning yangi bozorlarini zabt etish jamoaning ijodiy salohiyatidan to'liq foydalanishga qaratilgan mehnatni tashkil etish va ta'lim sohasini takomillashtirishsiz mumkin emas.

Temir yo'l kompaniyalari rahbarlarining moliyaviy-iqtisodiy tayyorgarligi quyidagi asosiy qoidalarga asoslanadi:

- ichki bozorda mavjud sharoitga yo'naltirish;

² Intermediate Financial Management (Finance Titles in the Brigham Family) Evgene F. Brigham, Phillip R. Daves lengage learning 2015.

- temir yo'l kompaniyasining moliyaviy va iqtisodiy muammolarini chuqur bilish majburiyati (masalan, investitsiya jalb qilish muammosi, shuningdek, xorijiy va boshqa yo'nalishlardan);

- doimiy ravishda o'z malakalarini oshirishga tayyorlik;
- o'z tashabbusining doimiy namoyon bo'lishi.

Moliyaviy menejerlari kadrlarini tayyorlash va qayta tayyorlashda zamonaviy iqtisodiy rivojlanish xususiyatlaridan kelib chiqib, quyidagilarni ko'rib chiqish tavsiya etiladi:

- menejerlar uchun uzluksiz qayta o'qitish ta'limi shakllarini joriy etilishi kerak;
- mutaxassislarni qayta tayyorlash va ularning malakasini oshirishda mahalliy tajribadan maksimal darajada foydalanishga, milliy an'analarga qat'iy rioya qilishga asoslangan bo'lishi kerak;

- ikkinchi oliy (iqtisodiy) ta'lim davlat standartlariga asoslanishi kerak;

“O'TY” temir yo'l kompaniyasi korxonalarini va bo'linmalarining mutaxassislarni malaka oshirish amaliyotiga nafaqat umumiy dastur bo'yicha, balki ishlayotgan talaba korxonalar rahbariyati bilan kelishilgan shaxsiy (individual) rejaga muvofiq joriy etish tavsiya etiladi.

Menejerlarni tayyorlash va qayta tayyorlash jarayoni nafaqat zarur bilimlarni, shu jumladan moliya sohasini egallashga, balki har bir mutaxassisda ijodkorlikni rivojlantirishga, viloyatlarda harakat qila oladigan yangi sifatdagi mutaxassislarni tayyorlashga yo'naltirilishi kerak. Shu munosabat bilan, o'quv jarayonida mustaqil o'qish, muammoli insho yozish va munozaralar va boshqalarni tayyorlashning amaliy tomoniga alohida e'tibor beriladi.

O'quv jarayoni menejerlarni ijodiy faoliyatga, madaniyatning umumiy darajasini, qat'iyatlili va mehnatsevarligini har tomonlama rivojlantirishga yo'naltirilgan.

Temir yo'l kompaniyasining moliyaviy boshqaruvini tashkil etishdagi muhim muammo bu uning bo'linmalari o'rtasidagi o'zaro aloqani ta'minlashdir. Tarkibiy bo'linmalar o'rtasidagi aloqa, qoida bo'yicha, kompaniya boshqarmasi tomonidan amalga oshiriladi. Kamdan-kam hollarda esa, chiziqli bo'linmalarda ishlaydiganlar ya'ni shaxsiy bog'lanish jamoasining vakillari - depo, distansiya va umuman korporatsiya bo'limi tarkibiga kirmaydi.

Eng yaxshi moliyaviy natijalarga erishish uchun temir yo'l kompaniyasi va uning bo'linmalari o'rtasidagi iqtisodiy hamkorlikni ta'minlash usullaridan biri moliyaviy-iqtisodiy

tarkibiy masalalarga alohida e'tibor berib, kompaniya xodimlarining tasnifini rejalar asosida takomillashtirish hisoblanadi.

Masalan, yuk jo'natuvchilar, qabul qiluvchilar va transport xizmatining boshqa foydalanuvchilari bilan doimiy aloqada bo'lgan tarkibiy bo'linmalar rahbarlari, yuk egalari temir yo'l orqali yuk tashuvchilarning potensial tashuvchilari uchun jozibador sharoitlar yaratish san'ati bilan tanish bo'lishi kerak, ularning xodimlari bunga o'rgatildi, shunday qilib transport va boshqa xizmatlarning hajmini oshirish usullarini aniqlash imkoniyatiga ega bo'linadi, ularni sotishdan tushadigan daromadlar oshadi, mehnat unumdorligi oshadi, xarajatlar esa kamaytirildi.

Buning uchun temir yo'l transportini boshqarishni doimiy ravishda takomillashtirishning asosiy qoidalari, yo'nalishi va tarkibini, kompaniya, uning korxonalari, bo'linmalari ixtiyorida bo'lgan barcha resurslarni muntazam ravishda o'rganish tavsiya etiladi. Korxonalar, bo'limlar asosiy iqtisodiy ko'rsatkichlarining bajarilishi to'g'risidagi ma'lumotlarini o'z xodimlaridan muntazam ravishda aniqlab boradi. Ushbu ma'lumotlarni xodimlar ishlab chiqarayotgan mahsulot (ishlar, xizmatlar) sotishni ko'paytirishga to'sqinlik qiluvchi sabablarni bartaraf etish, ularning sifati va raqobatbardoshligini oshirishga yordam berish istagi paydo bo'lishi uchun tashkil etiladi.

Transport xizmatlaridan foydalanuvchilar uchun mehnat resurslarining ishlab chiqarish potentsiali kompaniya xodimlarining moliyaviy farovonligini ta'minlashga qodirligi va tayyorligi bilan belgilanadi, ular o'zlarining bevosita majburiyatlarini nafaqat sifatli va mas'uliyat bilan bajaradilar, balki ichki zaxiralardan unumli foydalanish, mehnat unumdorligini oshirish, moddiy xarajatlardan tejamkor foydalanish tashabbusi bilan chiqariladi.

Tasniflash darajasi korxonada (birlikda) ish stajiga bog'liq. Olinadigan tajribalar orqali bajariladigan ishning sifati yaxshilanadi. Korxonalar (bo'linmalar) ishchilarining ma'lumot darajasi va tasnifi yuqori bo'lganligi sababli, ish samaradorligini oshirish uchun ichki zaxiralarni aniqlash, transport xizmatlari bozorini o'rganish, yuk egalari va yo'lovchilar uchun temir yo'l kompaniyasi tomonidan taqdim etiladigan transport xizmatlaridan foydalanishda qulay shart-sharoitlar yaratishga tayyorlik, tashabbuslarning paydo bo'lishi uchun ko'proq imkoniyatlar mavjud. Transport xizmatidan foydalanuvchilar yuklovchilar,

yuk oluvchilar, yo'lovchilar, begona tashkilotlar, tashkilotlar va jamoatchilik bilan biznes aloqalarini o'rnatish muhim ahamiyatga ega.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida ishchilarni tasniflash darajasi texnologiya va majburiyatlar doirasidagi boshqa qoidalarni bilish bilan emas, balki bajarilayotgan operatsiyalar samaradorligini oshirish, yordamchi mahsulotlarni (ishlarni, xizmatlarni) tashish va sotishdan tushadigan daromadlarni ko'paytirish yo'llarini aniqlash qobiliyati bilan tavsiflanadi bu jarayon faqat uning bo'linmasi emas, balki umuman temir yo'l kompaniyasiga ham tegishli.³

Bozor iqtisodiyoti sharoitida temir yo'l kompaniyasi va uning korxonalarining asosiy faoliyatining yakuniy natijasi moliyaviy natijalar: sotishdan tushgan daromad hajmi; ma'lum xarajatlar va ularning asosida hosil bo'lgan foyda; kompaniyaning barcha qismlarining rivojlanish manbai va moliyaviy barqarorligidir. Ishlab chiqarish samaradorligini oshirish yo'llarini aniqlash uchun moliyaviy resurslar, ularni shakllantirish moliyaviy menejmentda qo'llaniladi, harakat qilish va taqsimlash jarayonida boshqariladi va boshqaruv yaxshilanadi.

Savollar:

1. Ishlab chiqarishni boshqarish deganda nimani tushunasiz?
2. Moliyaviy menejmentning asosiy talabi nimada?
3. Moliyaviy menejmentning nazorat funksiyasi qanday funksiya?
4. Infratuzilma tushunchasi?
5. Moddiystimul nechaga bo'linadi va ular haqida nimalarni bilasiz?
6. Moliyaviy menejment pul mablag'lari deganda nimani tushunasiz?

Test:

1. Moliyaviy menejment vazifalarini nimalardan iborat?
 - a) investitsion jozibadorlikka erishish
 - b) korxonada asosiy vositalarini optimal ishlashini ta'minlash
 - c) foydani oshirish
 - d) a va b javoblar to'g'ri

1. ³ Financial management: theory and practice. Eugene F. Brigham, Michael C. Ehrhardt. South – Western, 2014.

2. Moliyaviy menejmentning nechta konsepsiyasi mavjud?

a) 6 ta

b) 5 ta

c) 8 ta

d) 7 ta

3. Moliyaviy menejment konsepsiyalari:

a) kapital bahosi konsepsiyasi

b) pul oqimlari konsepsiyasi

c) foyda keltirish konsepsiyasi

d) a va b javoblar to'g'ri

4. Korxonada mulki qanday manbalardan shakllanadi?

a) qimmatli qog'ozlardan olinadigan daromad va foizlar

b) faoliyatning barcha ko'rinishlaridan olinadigan daromad

c) byudjet va nobyudjet tashkilotlaridan olinadigan mablag'lar

d) barcha javob to'g'ri

5. Byudjet va nobyudjet tashkilotlaridan olinadigan mablag'lar qaysi davrlarni o'z ichiga oladi?

a) 2000-2005 yillar

b) 2006-2010 yillar

c) 1995-1999 yillar

d) to'g'ri javob yo'q

6. Korxonada tahlil necha asosiy yo'nalishda amalga oshiriladi?

a) 5 ta

b) 4 ta

c) 3 ta

d) 6 ta

7. Gorizontal tahlilda...?

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi

b) qator yillardagihisobotlarko'satkichlari o'zgarishlarianiqlanadiva trend (egri chiziq) yasaladi

c) joriy davr ko'rsatkichlari avvalgi davrlar yoki reja(smeta) bilan taqqoslanadi

d) to'g'ri javob yo'q

8. Vertikal tahlilda...?

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi

b) qator yillardagihisobotlarko'satkichlari o'zgarishlarianiqlanadiva trend (egri chiziq) yasaladi

c) joriy davr ko'rsatkichlari avvalgi davrlar yoki reja(smeta) bilan taqqoslanadi

d) to'g'ri javob yo'q

9. Trend tahlilda...?

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi

b) qator yillardagi hisobotlar ko'satkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi

c) joriy davr ko'rsatkichlari avvalgi davrlar yoki reja(smeta) bilan taqqoslanadi

d) to'g'ri javob yo'q

10. Moliyaviy menejmentdaboshqaruv subyektlari... kiradi.

a) mulkdor va investorlar

b) kreditor va moliyaviy vositachilar

c) moliya va soliq organlari

d) a va b javoblar to'g'ri

1.2. Moliyaviy menejment funksiyalari

1. Moliyaviy menejment mexanizmi va funksiyalari

2. Tadbirkorlik va ssuda kapitali

2.1. Moliyaviy menejment mexanizmi va funksiyalari.

Moliyaviy boshqaruvning mohiyati u bajaradigan vazifalarda namoyon bo'ladi. Reproduktiv, tarqatish, nazorat qilish funksiyalari mavjud. Reproduktiv funksiya korxonaning kapital aylanishining barcha bosqichlarida moddiy va moliyaviy resurslar harakati o'rtasidagi muvozanatni ta'minlashda namoyon bo'ladi.

Moliyaviy manbalar - bu xo'jalik yurituvchi subyektning tasarrufidagi mablag'lari. Iste'mol va zaxira uchun nooziq-ishlab chiqarish obyektlarini ishlab chiqarish, texnik xizmat ko'rsatish va rivojlantirish uchun mo'ljallangan.⁴

Temir yo'l kompaniyasiga nisbatan ishlab chiqarishni rivojlantirishga yo'naltiriladigan moliyaviy resurslar uning tarmog'ini kengaytirish, yo'lning yuqori strukturasi kuchaytirish va modernizatsiya qilish, harakat tarkibini yangilash, ta'mirlash bazasini rivojlantirish uchun AJ kapitalini tashkil etadi. Kapital-bu uni oshirish uchun ishlatiladigan boylik.

Kapitalni ajratish: ustav, kredit, tadbirkorlik.

Ustav yoki aksiyadorlik kapitali. Har qanday xo'jalik yurituvchi subyektning iqtisodiy tashkiloti ustav yoki aksiyadorlik kapitalini shakllantirish bilan boshlanadi, uning miqdori xo'jalik yurituvchi subyektning nizomida aks ettiriladi. Aksiyadorlik kapitali aksiyalarni sotish natijasida olingan mablag'lardan tashkil topgan. Ustav kapitali xo'jalik yurituvchi subyektning ta'sischilarining hayotiy faoliyatini ta'minlash uchun depozitlari yig'indisidir. Uning qiymati ta'sis hujjatlarida qayd etilgan va o'zgarishsiz. Ustav fondini (kapitalini) ko'paytirish yoki kamaytirish belgilangan tartibda amalga oshirilishi mumkin, faqat xo'jalik yurituvchi subyekt qayta ro'yxatdan o'tkazilgandan so'ng ustav kapitalini shakllantirish tartibi qonun hujjatlari va ta'sis hujjatlari bilan tartibga solinadi. Ustav kapitaliga binolar, inshootlar, uskunalar, qimmatli qog'ozlar, yerdan foydalanish huquqi,

⁴ Intermediate Financial Management (Finance Titles in the Brigham Family) Evgene F. Brigham, Phillip R. Daves lengage learning 2015

suv yoki boshqa mulkiy huquqlar (shu jumladan, nou-xau), pul mablag'lari kiritilishi mumkin. Omonatlar qiymati xo'jalik yurituvchi subyekt ishtirokchilarining qo'shma qarori bilan baholanadi.

2.2. Tadbirkorlik kapitali

To'g'ridan-to'g'ri yoki portfelli investitsiyalar orqali korxonaga sarmoya kiritgan kapital. Kapitalning bunday sarmoyasi korxonaga (aksiyadorlik jamiyati, sheriklik) ni boshqarish uchun foyda va huquqlarni olish maqsadida amalga oshiriladi.

Ssuda kapitali

Bu qaytarish va to'lov shartlari bo'yicha kreditda taqdim etilgan pul mablag'lari. Tovar sifatida ishlaydi, uning narxi foizko`rinishidabo`ladi.

Aylanma, byudjetdan tashqari va moliyaviy aktivlarning iqtisodiy izolatsiyasi ularning mualasini boshqarish zarurligiga olib keladi.

Aktivlarning aylanishi nima?

Aktivlar aylanishi kapital siklining bosqichidir. Pul aylashinishi avansbaqd pul bilan, avvalomborishlab chiqarish vositalaridan boshlanadi. Avansdegani, sarf qilingan pullar kompaniyani mahsulotni (xizmatlarni) sotishdan tushadigan daromad shaklida bir zanjirichida qaytaradi.

Investitsion mablag`lar avanslardan pul mablag`lari uzoq muddat muomladan chiqarilib, muomalaga qaytarilishi qisman, lekin sotishdan tushgan mablag`lardan farqqiladi.

Moliyaviy menejmentning takror ishlab chiqarish funksiyasi:

-tadbirkorlik faoliyati va mehnat unumdorligini rag`batlantiruvchi omil sifatida foydalaniladi;

-takror ishlab chiqarishni va moliyaviy resurslarni keng moliyalashtirish manbai bo`lib xizmat qiladi.

Tarqatish funksiyasi ko`payish bilan chambarchas bog`liq. Bu naqd pul mablag`larini shakllantirish va ishlatishda o`zini namoyon qiladi.

Tarqatish ishlab chiqarish va amortizatsiya xarajatlarini qoplashni ta`minlaydigan fondini shakllantirishdan boshlanadi. Eskirgan asosiy vositalar (uzoq muddatli aktivlar)

ta'mirlash, rekonstruksiya qilish bilan almashtirish yoki qismantiklashni talab qiladi. Buning uchun moliyaviy resurslar kerak.

Amortizatsiya – bu aktivning amortizatsiya qilinadigan qiymatini uning umr bo`yi taqsimlanishi ko`rinishidagi amortizatsiya qiymatining ifodasi. Amortizatsiya ajratmalari bu yil uchun rejalashtirilgan amortizatsiya miqdori. Yillik amortizatsiya ajratmalarining nomlari asosiy vositalar qiymatiga foiz sifatida belgilanadi.⁵

1997 yil 1 yanvardan O`zbekiston Respublikasi Moliya vazirligining 099-sonli xatida amortizatsiyani hisoblashda asosiy vositalar yillik amortizatsiya darajasiquyidagi o`lchamlarda besh guruhga birlashtirilgan

1. Binolar, inshootlar – 5%
2. Avtomashinalar, maxsus asboblari – 20%
3. Sanoatning barcha tarmoqlari uchun transport vositalari, mashina va jihozlarning harakat tarkibi, qurilish uskunlari – 15%
4. Boshqa guruhlarga kiritilmaydigan amortizatsiya qilinadigan aktivlar – 10%
5. Temir yo`l transporti vositalari, elektr uzatish va aloqa qurilmalari – 8%

Asosiy vositalardan intensiv foydalanish bilan, shuningdek, ilmiy – texnikaviy taraqqiyotning katta ta`siri bilan asosiy vositalarning eskirishi tezlashtirilgan amortizatsiya bilan namoyon bo`ladi. Hisob – kitoblarni quyidagi usullardan biri yordamida amalga oshirish mumkin.

- Eskirishning ikki baravar stavkasi bilan balansni pasaytirish;
- Yillar yig`indisi.

Balansni pasaytirishning mohiyati shundan iboratki, asosiy vositaning qoldiq qiymatiga amortizatsiya darajasi amortizatsiya davri tugaguniga qadar qolgan amortizatsiya qiymatidagi ulush sifatida belgilanadi. Amortizatsiya ajratmalari hisoblanishi tugaguniga qadar qolgan to`liq yillar sonini amortizatsiya davrini tashkil etadigan yillar yig`indisiga bo`lish bilan aniqlanadi.

Tezlashtirilgan amortizatsiyani qo`llashda, qonun bilan tasdiqlangan amortizatsiya stavkasiga, ikkitadan ko`p bo`lmagan koeffsient qo`llanilishi kerak, bunda tasdiqlangan

⁵ Moliya. Vahobov A., Malikov T., Darslik 2011 y..

normadan oshganida daromad solig` solinadigan bazasiga farqlanadi. X amortizatsiya stavkada yoki senzurada bo`lgan asosiy vositalarni takror ishlab chiqarishni moliyalashtirishga yo`naltirilgan.

Korxonalar asosiy vositalarning davrini tartibga solish huquqiga ega. Tezlashtirilgan amortizatsiyani kuchaytirilgan amortizatsiya omillarini qo`llash amortizatsiya asosiy vositalarni kop`aytirish uchun ham ishlatiladi.

Innovatsion faoliyat:

- Uskunlar va texnologiyalar avlodlarini o`zgartirish maqsadida iqtisodiyotga investitsiyalar;

- Yangi uskunlar, texnologiyalar.

Venturatsion moliyalashtirish – innovatsiyalarni moliyaviy resurslar bilan ta`minlash, ilmiy va texnologik ishlanmalarni moliyalashtirish.

Bunday moliyalashtirish katta kapital to`lashni va uzoq muddatli rivojlanish strategiyasini talab qiladi.

Menejmentni taqsimlash funksiyasining muhim elementi ish haqi fondini shakllantirish hisoblanadi. Moliyaviy menejment nuqtai nazaridan, ish haqini tashkil qilish, foyda va innovatsiyalarni ko`paytirishni rag`batlantiradigan to`lovlarning shakllari va shartlari katta ahamiyatga ega. Ish haqi muommosi barcha mamlakatlar rahbarlarining diqqat markazida bo`lib, motivatsiya nazariyasida ko`rib chiqiladi.

Rivojlangan bozor iqtisodiyotiga ega G`arb iqtisodchilarining fikriga ko`ra, iqtisodiyotdagi farovonlikning asosiy mezonini mehnat unumdorligining yuqori darajasi, ishlab chiqarilayotgan mahsulotlarning raqobatbardoshligi va aholining turmush darajasi bo`lishi mumkin.

Ish haqini tashkil etish va uning mahsuldorligi o`rtasidagi bog`liqlik ishlab chiqarish darajasini oshirishni va ishlab chiqarish vositalari, tovarlar, xizmatlar va boshqalar bozorida barqaror mavqega erishishni istagan har qanday korxonalar uchun muhimdir.

Moliyaviy menejment kompaniyaning foyda taqsimoti sohasidagi siyosatini, uning o`sishi va ko`payish jarayoni shakllanishidagi ahamiyatini belgilaydi. Ishlab chiqarishda moliyaviy menejmentni amalga oshirishga umumiy konseptual yondashuv bunga bog`liq.

Naqd pul mablag`larini yaratish, dasturlarni amalga oshirish uchun qabul qilingan jarayonlarning moliyalashtirilishi, bankrotlik xavfini minimallashtiradigan eng maqbul kapital tuzulmasini qo`llab – quvvatlash natijalari.

Temir yo`l transportining soliq mexanizmi bu iqtisodiy tuzilma, boshqaruv usullari, tartibga solish standartlari, temir yo`l transportining iqtisodiy faoliyatining o`ziga xos shakllari. Uning tarkibiga soliq siyosati, soliq imtiyozlari va soliq yig`ish usullari kiradi. Pul mablag`larini boshqarish, real pul muomalasini nazorat qilish funksiyalari quyidagilar orqali amalga oshiriladi:

- moliyaviy ko`rsatkichlar, to`lovlar va hisob-kitoblarning holati o`zgarishini nazorat qilish shaklida;

- moliyalashtirish strategiyasining bajarilishini nazorat qilish shaklida.

Birinchi holda, moliyaviy menejer majburlash yoki aksincha rag`batlantirish xarakteridagi choralarni qo`llagan holda sanksiyalar va yarim takliflar tizimiga tayanadi.

Ikkinchi holda, biz strategik boshqaruv funksiyasini amalga oshirish haqida gapirayapmiz, unda asosiy e`tibor o`zgarishlarni oldindan ko`rish va ularga tuzilish tartibi va shartlarini o`z vaqtida moslashtirishga qaratiladi.

Korxonaning iqtisodiy faoliyatidagi doimiy o`zgarishlar ularning faoliyati samaradorligiga salbiy ta`sirini bartaraf etish uchun o`z vaqtida (tezkor) choralarni talab qiladi.

Eng muhimi shundan iboratki, bu ishni qabul qilish uchun korxonaning barcha ishchilari qatnashishi kerak chunki bu ularga katta imkoniyatlar yo`lini ochadi. Korxonaning strategiyasini ishlab chiqarish, katta iqtisodiy kursatkichlar uchun moliyaviy resurslardan to`g`ri foydalanishga yordam beradi.

Moliyaviy menejmentning nazorat funksiyasining asosiy vazifasi – kutilayotgan daromad ishlab chiqarish hajmini va tovarlar realizatsiyasini kengaytirishga to`g`ri yo`naltirilishini anglatadi.

Masalan, yuk tashish va undan keladigan daromad, foydani bashorat qilish yo`lini aniqlaylik. Bu o`z vaqtida korxonalarining daromad va zararlarini balanslashtirib, kutilgan foydani aniqlash orqali bajariladi. Bunday holatda korxonada daromad va xarajatlar

o'rtasidagi bo'g'liqsizlik faqatgina moliyaviy holatlarni emas, materiallar resurslari uchun ham koorektirovkasi vujudga keladi.

Keyingi yo'nalishlar bo'yicha realizatsiyani nazorat qilish funksiyasi:

- Korxonada fondidagi barcha moliyaviy ko'rsatkichlar to'g'ri va o'z vaqtida ro'yxatga olingan vositalar bo'yichaligi;
- Korxonada fondi strukturasi ishlab chiqarish holati va ijtimoiy yo'nalishlarni hisobga olgan holda qarorlarni qabul qilinishi bo'yichaligi;
- Moliyaviy resurslardan maqsadli va samarali foydalanishlilik.

Savollar:

1. Moliyaviy manbalar deganda nimani tushunasiz?
2. Kapitalni ajratish necha turga bo'linadi?
3. Real pul muomalasini nazorat qilish funksiyalari qaysilar?
4. Menejmentni taqsimlash funksiyasining muhim elementi nima?
5. Tadbirkorlik kapitali qanday kapital?
6. Ssuda kapitali haqida nima deyaolasiz?
7. Moliyaviy menejmentning nazorat funksiyasining asosiy vazifasi qaysilar?

Test:

1. Korxonalar mulkchilik shakliga ko'ra:
 - a) mikrofirmalar, kichik va yirik korxonalar
 - b) davlat va nodavlat
 - c) uzluksiz, mavsumiy va uzlukli
 - d) to'g'ri javob yo'q
2. Korxonalar faoliyat yuritish muddatiga ko'ra:
 - a) mikrofirmalar, kichik va yirik korxonalar
 - b) davlat va nodavlat
 - c) uzluksiz, mavsumiy va uzlukli
 - d) to'g'ri javob yo'q
3. Korxonalar ishlab chiqarish miqyosi va xodimlar soniga ko'ra:
 - a) mikrofirmalar, kichik va yirik korxonalar

- b) davlat va nodavlat
- c) uzluksiz, mavsumiy va uzlukli
- d) to'g'ri javob yo'q

4. Yirik korxonalar tarkibiga ishlovchilar soni qanchani tashkil qiluvchi korxonalarni kiritish mumkin?

- a) 500 va undan ortiq
- b) 400 va undan ortiq
- c) 600 va undan ortiq
- d) 300 va undan ortiq

5. Hozirgi vaqtda mulkchilik shakliga ko'ra...turdagikorxonalar mavjud.

- a) davlat, munitsipial
- b) jamoa, individual
- c) oilaviy, xususiy
- d) barcha javob to'g'ri

6. Konzern bu...?

a) bu aniq iqtisodiy loyihalarni amalga oshirishni maqsad qilgan korxonalarining muvaqqat birlashmasidir.

b) umumiy manfaatlarga ega hamda shartnomalar, capital va qo'shma faoliyatda ishtirok etish bilan bo'g'liq bo'lgan korxonalarining yirik birlashuvini aks ettiradi.

- c) bu lotincha so'zdan olingan bo'lib ruxsat, yon berish ma'nosini anglatadi
- d) to'g'ri javob yo'q.

7. Shirkat - bu...?

a) kooperatsiyaning birlamchi bo'g'ini

b) bu lotincha so'zdan olingan bo'lib, ruxsat, yon berish ma'nosini anglatadi

c) bu aniq iqtisodiy loyihalarni amalga oshirishni maqsad qilgan korxonalarining muvaqqat birlashmasidir

d) monopolistik birlashma shakli

8. Venchur korxonalar - bu...?

- a) yuqori darajada markazlashganligi bilan ajralib turadi
- b) kichik biznesning bir turi

c) monopolistik birlashmaning bir turi

d) to'g'ri javob yo'q

9. Shirkat firmalarning nechta turi bor?

a) 2 ta

b) 3 ta

c) 4 ta

d) 5 ta

10. Ustav jamg'armasi muayyan miqdordagi aksiyalarga bo'lingan hamda jamiyatning aksiyadorlar oldidagi majburiyatlari aniq belgilangan xo'jalik yurituvchi subyekt nima deb ataladi ?

a) venchur korxonalar

b) shirkat firma

c) aksiyadorlik jamiyati

d) injiniring korxonona

1.3. Moliyaviy menejment konsepsiyalari

1. Moliyaviy menejment tashqi omillari

2. O'TYning moliyaviy holatiga ta'sir qiladigan o'zgarishlar

3. Moliyaviy tarkibdagi ichki faktorlar

3.1. Moliyaviy menejment tashqi omillari

“O'TY” temir yo'l kompaniyasining moliyaviy holatiga tashqi va ichki omillar ta'sir ko'rsatadi, ular kompaniya va uning korxonalarini moliyalashtirishni tashkil etishda hisobga olinishi kerak.

Tashqi omillar alohida ahamiyatga ega: kompaniya ularni o'zgartira olmaydi, ularga moslashishi kerak.

Korxonaga ta'sir etuvchi tashqi muhitni ifodalovchi tashqi omillarning o'zgarishi doimiy ravishda kuzatilishi va ularning dinamikasi kuzatilishi kerak. Buning uchun kerak:

- bozor xavfining paydo bo'lishini o'z vaqtida bashorat qilish;

Kutilmagan holatlar yuzaga kelganda vaziyatlar rejalarini tayyorlash, kompaniya oldiga qo'yilgan vazifalarni bajarishga imkon beradigan chora-tadbirlarni ishlab chiqish.

Shuni yodda tutish kerakki, omillarni tashqi va ichki qismlarga ajratish, ularning har birining ta'sirini hisobga olib, yo'nalishlari turlicha bo'lsada, ular ko'pincha o'zaro bog'liqlikda harakat qilishadi.

Yuk va yo'lovchilar tashish, yordamchi faoliyat va shunga mos ravishda moliyaviy natijalarga AJ "O'TY" ning moliyaviy holatiga eng katta ta'sir ko'rsatadigan tashqi omillari quyidagilardan iborat:

- sanoat va qishloq xo'jaligini barqaror rivojlantirish;
- O'zbekistonning tabiiy boyliklaridan foydalanish bo'yicha sanoat ishlab chiqarishni rivojlantirish;
- tashqi iqtisodiy aloqalar;
- qo'shni davlatlar bilan iqtisodiy munosabatlar;
- tabiiy resurslarni taqsimlash;
- geografikomil;
- iqtisodiyotdagi tarkibiy o'zgarishlar;
- raqobat muhitining mavjudligi;
- potensial transport xizmatlaridan foydalanuvchilarning to'lov qobiliyati darajasi;
- soliq tizimi;
- yuk tashish uchun to'lovlarni tashkil qilish;
- tarif siyosati.

Tashqi omil-iqtisodiy adabiyotda ta'kidlanganidek, iqtisodiyotni barqarorlashtirish, sanoat ishlab chiqarishi va qishloq xo'jaligini rivojlantirish, iqtisodiy o'sish va jamiyatni demokratlashtirish jarayonlarini chuqurlashtirish, transport xizmatlari bozorining shakllanishi va rivojlanishiga hal qiluvchi ta'sir va umuman transportning barqaror ishlashiga yordam beradi. Ijtimoiy yo'naltirilgan bozor iqtisodiyotini shakllantirish bo'yicha kursning amalga oshirilishi, ijtimoiy faoliyatning barcha sohalarida bozor munosabatlarining ta'sirini kuchaytirish respublika milliy iqtisodiyotini barqarorlashtirish va yanada oshirish, uning tabiiy va iqtisodiy imkoniyatlaridan oqilona foydalanish uchun real shart-sharoitlarni yaratadi.

Tashqi iqtisodiy aloqa. Xalqaro yo'ldagi temiryo'lda yuk tashish, tranzit, kirish, chiqish, yuk aylanish kompaniyani 40% ini tashkil qiladi, 59% foyda yuk tashishdan keladi. Ayniqsa

temir yo'l kompaniyasining 4-qismi hisoblanmish tranzit yuk aylanmasidir umumiy yuk aylanish foydasining yarmini tashkil qiladi. (2.1 jadval)

2.1-jadval

AJ "O'TY" 2016- yildagi ma'lumoti asosida yuk tashishi

| Xabar turlari | Tashilgan yuk, tonna | Yuk aylanmasi t-km | Tushum so'm |
|---------------|----------------------|--------------------|-------------|
| Ichki | 69 | 59 | 41 |
| Import | 7 | 5 | 9 |
| Eksport | 10 | 10 | 14 |
| Tranzit | 14 | 26 | 36 |

Hozirgi sharoitda ajratib ko'rsatish mumkin xuddi tashqi omillardek, chunki O'zbekiston Respublikasi geografik joylashuvi yuqori rentabillik darajasidagi tranzitni tashkil qiladi.(2.2- jadval)

2.2-jadval

AJ "O'TY" ning yuk tashishdagi daromad stavkalari, 2018- yil holatiga

| Xabar turi | Tashilgan yuk hajmi | Daromad darajasi, summa | Qaytish munosabatlarining darajasi |
|--|---------------------|-------------------------|------------------------------------|
| Jami, tonna-km, mln. Shu jumladan (%) | 18428 | - | - |
| Yo'lga | 61,7 | 63,293 | - |
| Tranzit | 24,8 | 128,911 | 203,7 |
| Eksport qilish | 7,5 | 171,791 | 271,4 |
| Import qilish | 6,0 | 197,833 | 312,6 |
| Jami | 100,0 | - | |

Tranzit yuk tashishning vazifalar:

- O'zbekiston va Turkmaniston orqali Yevropa, Turkiya va Eron bozorlariga tovarlar oqimi oshishi;

- Tojikiston va Afg'onistonda iqtisodiy faollikni tiklash;

- yangi O'TY temir yo'llarini qurish.

Ta'kidlash joizki, turli mamlakatlarning O'zbekistonning resurslari va iqtisodiyotiga qiziqishi tobora ortib bormoqda, bu esa yuk tashish hajmini ko'paytirish uchun qulay sharoit yaratmoqda.

2.2-jadvaldan ko'rinib turibdiki, xizmat turlariga qarab yuk tashish stavkalari sezilarli darajada farq qiladi.

Savol tug'iladi: buning sababi nima va bu O'zbekiston uchun foydalimi?

Xalqaro temir yo'l transportida respublikaning temir yo'llari tarif siyosatiga muvofiq har yili O'zbekiston temir yo'l ma'murlari, Tarif konferensiyasida Tarif shartnomasi ishtirokchilari tomonidan kelishilgan holda, ushbu mamlakatlarning temir yo'llari xalqaro yuk tashish uchun bir xil yuklarni bir necha marotaba to'lashlari mumkin.

Bu mintaqada O'zbekistonning iqtisodiy manfaatlariga mos ravishda Buyuk Ipak yo'li yo'nalishida yangi transport yo'laklari yaratilishi yaxshi samara bermoqda. Shunday qilib, Tejen-Seraxs (Turkmaniston) Mashhad (Eron) temir yo'lining ishga tushirilishi O'zbekistondan Eronga va Fors ko'rfaziga yo'lni ochadi. Tranzit moyli yuklar, paxtatolasi Seraxsga oqimi oshdi, buyo'nalishda konteynerlar tashildi. Tojikiston, Qirg'iziston va Turkmanistonga tranzit yuklar oqimioshmoqda. Asosiy yuklar neft mahsulotlari, qora metal prokati, koks, uskunalar. Mustaqil Davlatlar Hamdo'stligi va Boltiq bo'yi davlatlarining barcha mamlakatlari o'z yuklarini tashish uchun O'zbekiston hududidan o'tadigan transport yo'laklaridan foydalanadilar.

Yuqorida aytilganlardan kelib chiqadigan bo'lsak, hozirgi vaqtda xalqaro yuk tashish transportida amalga oshirilayotgan moliyaviy munosabatlar ularning rivojlanishiga ta'sir ko'rsatadigan muhim tashqi omil hisoblanadi.

Ushbu aloqalarning yaxshilanishi "O'TY" moliyaviy ahvoriga ijobiy ta'sir ko'rsatadigan yuklarni tranzit oqimini va xalqaro transportda eksport qilish hajmini oshirishga yordam beradi.

Xalqaro tashishlarda yuk tashishni yanada rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlarni yaratish maqsadida "O'TY" temir yo'l kompaniyasi bojxona operatsiyalarini soddalashtirish, bojxona ko'rigi paytida vagonlarning ish vaqtini pasaytirish, tarif imtiyozlarini joriy etish, tashilayotgan yuklarning to'liq xavfsizligini ta'minlash va qurilish ishlarini olib borish uchun zamonaviy texnik vositalarni joriy etmoqda. qo'shni davlatlar hududini aylanib o'tuvchi yangi temir yo'l liniyalari.

O'zbekiston Respublikasi Markaziy Osiyo mintaqasida qulay geografik joylashuvga ega. Buyuk ipak yo'li o'z hududidan o'tgan. Hozirgi vaqtda Markaziy Osiyo respublikalaridan Eron, Turkiya orqali Yevropaga transport yo'lagi bo'ylab transport yanada samarali rivojlanmoqda va uzoq muddatli istiqbolda respublikaning Yaqin Sharq va Yevropa davlatlari bilan tashqi savdo aloqalarining sezilarli rivojlanishi rejalashtirilmoqda, bu temir yo'l kompaniyasining moliyaviy ahvolini mustahkamlashga yordam beradi. Ishbilarmon doiralar va tadbirkorlar manfaati uchun xalqaro ahamiyatga ega transport infratuzilmasini rivojlantirishga investitsiyalarni jalb qilish uchun davlatlararo dasturlarni ishlab chiqish rejalashtirilgan.

Mintaqaga xorijiy investitsiyalarni jalb qilish uchun qulay shart-sharoitlar yaratish uchun Markaziy Osiyo davlatlari uchun yagona strategiyani shakllantirish, bojxona ittifoqini shakllantirish, transport tariflarining yagona tizimini qabul qilish, erkin savdo zonasi va Markaziy Osiyoning umumiy bozorini yaratish bashorat qilinmoqda. 2005 yil oktyabrda O'zbekiston 2000 yil oktyabr oyida tashkil etilgan Yevrosiyo iqtisodiy hamkorligiga (Yevrosiyo IH) qo'shildi. Yevrosiyo doirasida transport ittifoqini yaratish rejalashtirilmoqda, bu tashkilot tashuvchilariga yuk oqimini sezilarli darajada oshirishga, tranzit yuklarni eng qisqa yo'llar va eng kam narxlarda yetkazib berishga imkon beradi.

O'zbekiston uchun o'ta muhim bo'lgan uzunligi 362 km bo'lgan Uchquduq-Nukus temiryo'lining qurilishi yakunlandi, u mamlakatning shimoli-g'arbiy qismini markaziy qismi bilan Turkmaniston hududini aylanib o'tib, eng qisqa yo'l bilan bog'laydi.

Yangi temir yo'llarning tortishish maydoni eng kam aloqa tarmoqlari bilan ta'minlangan mintaqalardan biridir. Mintaqa katta tabiiy zaxiralarga ega, ulardan foydalanish transportning katta hajmiga bog'liq bo'lib, temir yo'l transporti barqarorligini talab qiladi. Qurilgan 250 km uzunlikdagi G'uzor-Boysun-Qumqo'rg'on temir yo'l liniyasi

mamlakatning janubiy mintaqalarida ishlab chiqaruvchi kuchlarni rivojlantirish va O'zbekistonning Tojikiston va Afg'oniston bilan tashqi iqtisodiy aloqalarini amalga oshirishda muhim ahamiyat kasb etadi. Tarmoq 2008 yilda foydalanishga topshiriladi. Angren temir yo'lining qurilishi rejalashtirilmoqda. Uzunligi 144 km.

Shunday qilib, geografik omil zamonaviy O'TY temir yo'l kompaniyasining moliyaviy farovonligiga ta'sir qiluvchi tashqi omil sifatida sharoitlar tobora muhim ahamiyat kasb etmoqda. Transport xizmatlari bozorini o'rganish jarayonida bu bizni potensial yuk tashuvchilarning transport ehtiyojlariga alohida e'tibor berishni, yuk tashishni rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlar yaratish va temir yo'l orqali tashish uchun yuklarni jalb qilish yo'nalishi bo'yicha ular bilan moliyaviy munosabatlarni shakllantirishga majbur qiladi.

Hozirgi vaqtda yuk tashishdan tushadigan daromadning 30 foizigacha neft va neft mahsulotlarini tashishdan O'TY SLC ta'minlanadi. Qisqa muddatda ushbu yuklarning bir qismi, muhim qismi ularning umumiy hajmining 25 foizidan ortig'i jadal rivojlanayotgan quvvur transportiga o'tkaziladi. Bu neft tashishning kutilayotgan qisqarishi munosabati bilan kompaniya daromadlarini yo'qotishni qoplash choralarini ishlab chiqishni talab qiladi. Transport xizmatlari bozorini o'rganish, potensial yuk tashuvchilar uchun bo'shab qolgan imkoniyatlardan unumli foydalanish uchun qulay sharoitlar yaratish, transportning boshqa egalarini jalb qilish.

Mamlakat iqtisodiyotida, mashinasozlik majmuasida, qurilish materiallari, kimyoviy o'g'itlar ishlab chiqarishda, AJ yuk aylanmasining 25% dan ko'prog'ini tashishda tovarlarni tashishda boshqa tarkibiy o'zgarishlar ro'y bermoqda. Ushbu tarmoqlarda yuk tashish hajmining o'sishi kompaniyaning moliyaviy holatini mustahkamlash uchun qo'shimcha daromadlarni shakllantirishda muhim omil hisoblanadi.

3.2 O'TYning moliyaviy holatiga ta'sir qiladigan o'zgarishlar

O'TYning moliyaviy holatiga ta'sir qiladigan o'zgarishlar nafaqat yuk tashish tarkibida. Bu shuningdek, avtomobil transportining asosiy raqobatchisining rivojlanishiga ta'sir qiladi, ayniqsa yuklarni qisqa masofalarga va kichik partiyalarga tashishda.

Shu bilan birga, temir yo'l yuklarini tashishning afzalliklari ularning barqaror o'sishiga yordam beradi. Ushbu afzalliklardan mohirona foydalanish, yuk tashuvchi o'z yuklarini

temir yo'l orqali jo'natishni afzal bilishi va tashishni tashkil etishda ularni hisobga olish juda muhimdir.

Temir yo'l kompaniyasining moliyaviy holatiga tashqi omillarning ta'siri doimiy ravishda ko'rib chiqilishi, tahlil qilinishi va nafaqat transport, yuk stansiyalari, OAJ, "O'ztemiryo'lkonteyner" va boshqalar bilan bevosita bog'liq bo'lgan bo'limlar va korxonalar iqtisodchilari tomonidan, balki ular bilan aloqa o'rnatadigan bevosita rahbarlari tomonidan ham ko'rib chiqilishi, tahlil qilinishi kerak. transport xizmatlaridan foydalanuvchilar bilan. Masalan, transport vositalarining raqobati kabi tashqi omilning ta'siri bizni uning kuchli va kuchsiz tomonlarini o'rganishga, transportda (ish, xizmat) narxlar darajasini, rivojlanish istiqbollari bilishga majbur qiladi. Buni temir yo'l kompaniyasi tomonidan taqdim etiladigan munosib xizmatlar (ishlar) yuk jo'natuvchilar, qabul qiluvchilar va jamoatchilikka ko'proq jalb qilishlari uchun ma'lum bo'lishi kerak.

Tashqi omillar ta'sirini o'rganish hisobot ma'lumotlarini tahlil qilish, transport xizmatlaridan asosiy foydalanuvchilarning ishlab chiqarish faoliyati, ularning ehtiyojlari va o'z mintaqasining transport bozoridagi o'zgarishlarni kuzatish orqali amalga oshiriladi.

Yo'lovchi tashishda tashqi omillarning ta'siri o'ziga xos xususiyatlarga ega va ularni hisobga olish kerak. Asosiy omillar orasida aholining to'lov qobiliyatiga ega talablari, transport vositalarining raqobatbardosh bosimi, aholi soni, iqtisodiy rivojlanish va tarif darajasi.

Asosiy yo'lovchilar tashish katta ijtimoiy-iqtisodiy ahamiyatga ega. Ular ish joyiga sayohat shaklida ham, madaniy va maishiy ehtiyojlarni qondirish uchun ham zarur (turizm, ekskursiyalar, sanatoriy dam olish uylariga sayohatlar va boshqalar). UTY SLC tomonidan amalga oshiriladigan yo'lovchilarni tashishining katta qismi shahar atrofi transportida amalga oshiriladi, bu DJ tomonidan amalga oshirilgan yo'lovchilar umumiy sonining 90% va yo'lovchilar aylanmasining 15% tashkil etadi.

Kompaniyaning yuk tashishidan olgan daromadlari tufayli, bu uning moliyaviy manbalarini shakllantirishga salbiy ta'sir qiladi va yo'lovchilarni tashish samaradorligini oshirish, yo'qotishlarni kamaytirish, shuningdek zararni qoplashning boshqa manbalarini aniqlashga chorlaydi.

Yuqorida aytilganlardan quyidagilar kelib chiqadi: yo'lovchi tashishning moliyaviy natijalariga tashqi omillarning ta'sirini o'rganishga alohida e'tibor berilishi kerak. Ularni tashkil etishni takomillashtirish, moliyaviy munosabatlarni boshqarish va tariflarni belgilashning ustuvor yo'nalishi trafikni oshirish, ularning narxini pasaytirish va samaradorlikni oshirish yo'llarini belgilash bo'lishi kerak.

Barcha turdagi xizmatlarda yo'lovchilar tashishni ko'paytirishning asosiy usuli talab qilinadigan bozorni o'rganish, taqdim etilayotgan xizmatlar darajasini oshirish, yo'lovchilarni to'lash to'liqligi ustidan nazoratni kuchaytirish, potensial yo'lovchilar uchun jozibador moslashuvchan tariflarni qo'llash, ish bilan shug'ullanuvchi xodimlarning qiziqishini yaratish orqali ularni tashkil etishni takomillashtirishdir, transportning ko'payishida yo'lovchi tashish. Yo'lovchi temir yo'l transporti faoliyatini tubdan takomillashtirish, yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish madaniyatini oshirish, yo'lovchilar tashishni boshqarish tizimini takomillashtirish va ularning iqtisodiy samaradorligini oshirish maqsadida 1998 yil 1 yanvardan boshlab "O'zbekiston temir yo'llari" davlat aksiyadorlik temir yo'l kompaniyasining asosiy faoliyati tarkibida mustaqil "O'zbekiston temir yo'llari" yo'lovchi tashish korxonasi tashkil etildi. Transport ("O'ztemiryo'lyo'lovchi"). O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2001 yil 2 martdagi PF-2815-sonli "Temir yo'l transportini monopoliyadan chiqarish va aksiyadorlashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi farmoniga binoan 2002 yilda kompaniya aksiyadorlashtirilib, "O'ztemiryo'lyo'lovchi" ochiq aksiyadorlik jamiyati tashkil etildi.

"O'ztemiryo'lyo'lovchi" kompaniyasi yo'lovchilar tashishni rivojlantirish, ularning hajmini oshirish va samaradorligini oshirish bo'yicha bir qator chora-tadbirlarni amalga oshirdi. Shunday qilib, Toshkent-Samarqand uchastkasida jadal yo'lovchilar qatnovi bilan, Registon tezyurar poyezdi muntazam qatnovga qo'yildi, vagonlari yuqori darajadagi qulaylik va yo'lovchilarga keng turdagi xizmatlarni taqdim etmoqda. Shahar atrofida transport qatnovini tashkil etish takomillashtirilmoqda. Biroq, AJ liniyalarida yo'lovchilarni tashish bo'yicha rentabelligi yuqoriligicha qolmoqda, "O'ztemiryo'lyo'lovchi" yuk tashishdan tushgan daromad tufayli.

1-marotaba rentabellikka asta-sekin chiqish bilan yo'lovchilar tashishdagi yo'qotishlarni kamaytirishning asosiy usullaridan biri bu ularning narxini pasaytirishni

ta'minlaydigan hajmlarni ko'paytirishdir. "O'ztemiryo'lyo'lovchilar" yo'lovchilarni tashish xarajatlarining 60 foizdan ortig'i shartli ravishda belgilangan xarajatlardir. Trafik oshishi bilan Kompaniya operatsion yo'qotishlarni qoplaydi, masalan, yo'lovchilar 10 foizga, xarajatlar atigi 4 foizga oshadi, ya'ni har bir qo'shimcha tashilgan yo'lovchiga xarajatlar 5-6% ga kam bo'ladi. Yo'lovchilar oqimining ko'payishi bilan nafaqat O'zjeldorpazza daromadlari ko'paymoqda, yo'qotishlar ham kamaymoqda. Shuning uchun "O'ztemiryo'lyo'lovchi" tomonidan tashiladigan transport hajmini oshirish uchun barcha choralarni ko'rish zarur. Ammo uning ekspluatatsion xarajatlari kamaytirilsa, SFA ning zarar ko'rmaydigan yo'lovchilarni tashish uchun mablag'larga bo'lgan ehtiyojini kamaytirishning ikkinchi usuli bor - bu ba'zi bir xodimlar doimiy ravishda "O'ztemiryo'lyo'lovchi" temir yo'l orqali ish joyiga yetkazib berilayotgan yirik korxonalar va tashkilotlarning rahbarlari bilan ishlashni boshqarish uchun so'rash uchun barcha asoslarga ega. bunday korxonalar va tashkilotlar temir yo'l kompaniyasining shahar atrofidagi transportdagi yo'qotishlarining bir qismini qoplash uchun ma'lum mablag' ajratish to'g'risida. Boshqa davlatlarda, shu jumladan BMT mamlakatlarida, shaharlararo transportdagi yo'qotishlarning bir qismini qoplash uchun bu usul keng qo'llaniladi.

3.3. Moliyaviy tarkibdagi ichki faktorlar

Moliyaviy farovonligiga ta'sir qiluvchi ichki omillar:

- transport (ish, xizmat) sifati;
- transport xizmatlari bozorini o'rganishni tashkil etish darajasi;
- ishchilarni rag'batlantirish;
- yuk va yo'lovchilar tashish tariflari va yordamchi faoliyat turlari bo'yicha ishlar va xizmatlar narxining oshishi;
- yuk tashishni tashkil etish texnologiyasi;
- sotishdan oldingi va sotishdan keyingi xizmatlarni tashkil etish sifati.

Yuk tashish (ish va xizmatlar) hajmiga, yordamchi va yordamchi faoliyatga va shunga mos ravishda MAK moliyaviy natijalariga kuchli ta'sir ko'rsatadigan eng muhim ichki omillar ularning sifati va transport va tegishli xizmatlarga narx(tarif)dir. RP Vog rasmiy vakili yuk tashish sifati ularni yetkazib berish tezligi, transport hujjatlariga ishlov berish

qulayligi, yuklarni eshikma-eshik asosda yetkazib berishni tashkil etish darajasi va uning xavfsizligini ta'minlash bilan tavsiflanadi.

Hozirgi vaqtda ichki transportda yuklarni yetkazib berishning o'rtacha tezligi ko'pincha yuk tashuvchilarni qoniqtirmaydi, ayniqsa tovarlarni mayda yuk tashishda. Poyezdlar tezligini oshirish va qimmat mol lokomotiv va vagonlardan foydalanish samaradorligini oshirish kerak. GTI "O'TY" biznes rejasida poyezdlar tezligini oshirish uchun quyidagilarni nazarda tutadi:

- o'z vaqtida rejalashtirilgan ta'mirlash yo'li bilan poyezdlar tezligiga vaqtincha cheklovlar sonini kamaytirish;
- katta tezlikni ta'minlovchi elektr tortish vositalaridan foydalanishni ko'paytirish;
- bojxonada kechikishlarni kamaytirish;
- kompaniyaning eng yaqin nuqtalarida poyezdlarni qabul qilish va yetkazib berishdagi kechikishlarni kamaytirish;
- ko'proq blok poyezdlarning ishga tushirilishi va terminallardagi kechikishlarning kamayishi.

AJni bojxona ko'rigidan o'tkazish paytida harakatlanuvchi tarkibning ish vaqtini pasaytirish, tranzit yuklarning o'tishini tezlashtirish uchun tegishli davlat organlari va qo'shni temir yo'llar ishtirokida o'rganish tashkil etilgan. Bojxona yuklarini va boshqa hujjatlarni to'g'ridan-to'g'ri yuborish imkoniyatini yaratish uchun temir yo'l kompyuter tizimiga ulanish rejalashtirilgan. O'TY temir yo'l kompaniyasi poyezdlar tezligini oshirish va yuklarni belgilangan manzilga yetkazish vaqtini kamaytirish uchun barcha zarur narsalarni qilmoqda.

Transport xizmatlari bozorini o'rganish, birinchi navbatda yuk tashishga bo'lgan ehtiyojlar, yuklarning hajmi, tarkibi va rejalashtirilgan jo'natilish sanalari, harakatlanuvchi tarkibga ehtiyoj, mexanizatsiyalash vositalari va ishchi kuchi bilan yuklarni tushirish va tushirish operatsiyalarini bilish uchun zarurdir. Shuningdek, raqobatchilar, ularning zaif va kuchli tomonlariga oid ma'lumotlar bo'lishi kerak.

Obyektiv ma'lumotni o'z vaqtida olish temir yo'l kompaniyasining ishlab chiqarish bo'linmalarini kelajakdagi ish (transport) sifatiga tayyorligini ta'minlashning zaruriy

sharti bo'lib, bu mavjud va potensial yuk jo'natuvchilar, transport xizmatlarining boshqa foydalanuvchilari bilan biznes aloqalarini mustahkamlash uchun juda muhimdir.

Bozor tadqiqotlarini to'g'ri tashkil etish temir yo'l kompaniyasining raqobatbardoshligini oshirish uchun zaruriy shartdir. Ushbu tadqiqot kompaniyaning biznesini boshqarishning barcha vertikal bo'ylab o'tkazilishi kerak. Bu maqsadlar uchun nafaqat maxsus yaratilgan mutaxassislar bo'linmalari hamda transport xizmatlarining hozirgi va potensial foydalanuvchilari, ayniqsa, "O'ztemiryo'lkonteyner", "Dorreftrans", "O'zzeldepas", "O'zremvagon" aksiyadorlik jamiyatlari, ishlab chiqarish bo'linmalari rahbarlari, shuningdek, jo'natish uchun qabul qilinadigan stansiyalarning rahbarlari va boshqa bo'linmalar rahbarlarini juda yaxshi bilishlari kerak.

Ishlab chiqarish faoliyatining o'ziga xos sharoitidagi ichki omillar tashqi omillar bilan chambarchas bog'liqdir. Chet elliklarning ta'sirini o'rganish temir yo'l kompaniyasining moliyaviy farovonligi omillari, olingan ma'lumotlardan kompaniya manfaatlariga muvofiq foydalanish imkoniyatlarini tahlil qilish va o'rganish zarur. Masalan, qishloq xo'jaligi (bog'dorchilik) mahsulotlarining yuqori hosildorligi kutilmoqda, bu esa bunday mahsulot eksportining o'sishi uchun imkoniyatlar ochadi. Savol tug'iladi: temir yo'l kompaniyasi buni qila oladimi? Ushbu mahsulotlarni yetkazib beruvchilarni jozibador sharoitlarda yetkazib berish hajmining o'sishini ta'minlash uchun qanday muammolarni hal qilish kerak?

Boshqaruvni tekshirish, ichki muammolarni diagnostikasi quyidagi asosiy funksional yo'nalishlarni o'rganishni o'z ichiga oladi: marketing, moliya va buxgalteriya, ishlab chiqarish, kadrlar, tashkiliy madaniyat.

Ushbu funksional zonalarni o'rganish metodologiyasini ko'rib chiqing. Marketingni tashkil etishning qonuniy tahlili quyidagilarni o'z ichiga oladi: kompaniyaning bozor ulushini o'rganish. Masalan, mintaqada rivojlanayotgan ma'lum turdagi yuklarni eksport qilish umumiy hajmidagi ulush dinamikasini o'rganamiz: transport xizmatlari bozorida kompaniyaning ulush dinamikasiga ta'sir etuvchi sabablarni o'rganish. Belgilab qo'yilishi kerak: yuk tashish hajmining o'sishiga nima to'sqinlik qilmoqda, yuk tashuvchilarning qanday talablari, istaklari va shartlari bajarilmay qolmoqda, bu ularning bajarilishini qiyinlashtirmoqda.

Taklif qilinayotgan yoki kutilayotgan ish yoki xizmatning istiqbollarini baholash.

Taklif qilinayotgan ishlar, xizmatlar bajarilishidan moliyaviy natijalar kutilmoqda.

Bozor demografiyasini o'rganish. Masalan, erta sabzavot, poliz ekinlari va boshqa turdagi qishloq xo'jalik mahsulotlarini tashish qanday sharoitda, qaysi vaqtda o'rganilmoqda. Kompaniyaning doimiy raqobatbardoshligini ta'minlash uchun keng qamrovli bozor tadqiqotlarini o'tkazish, yangi xizmat turlarini, ishlarni ishlab chiqish va taklif qilish kerak.

Savollar:

1. Korxonaga ta'sir etuvchi tashqi muhitni ifodalovchi tashqi omillar qanday omillar?
2. Yuk tashish stavkalari sezilarli darajada farq qilishi qay darajada foydali?
3. Geografik omil zamonaviy O'TY temir yo'l kompaniyasining tashqi omili bo'la olishi haqida qanday fikrdasiz?
4. Moliyaviy farovonligiga ta'sir qiluvchi ichki omillar qaysilar?
5. O'TY temir yo'l kompaniyasi poyezdlar tezligini oshirish va yuklarni belgilangan manzilga yetkazish vaqtini kamaytirish uchun qanday ishlar amalga oshirilmoqda?

Test:

1. Korxonaning aylanmasidan chiqib qolgan va boshqa jismoniy hamda yuridik shaxslarda turgan mablag'lari bu...?
 - a) debitorlik qarzi
 - b) kreditorlik qarzi
 - c) lizing
 - d) ijara
2. Yil kalendar davrining taqsimi bo'yicha kreditorlik majburiyatlarining qanday shakllarini belgilash mumkin?
 - a) 1 oygacha bo'lgan majburiyatlar
 - b) 1 oydan 2 oygacha bo'lgan majburiyatlar
 - c) 3 oydan 6 oygacha majburiyatlar

d) barcha javoblar to'g'ri.

3. Debitorlik qarzlarning holatini yaxshilashning qanday asosiy yo'llari mavjud?

a) zarur mahsulotni yetkazib berish va harid qilish shartnomalarini o'z vaqtida va to'g'ri tuzish

b) hisob-kitob va to'lov hujjatlarini o'z vaqtida to'g'ri rasmiylashtirish

c) mahsulot yetkazib beruvchilar va xaridorlarning moliyaviy ahvolini o'rganish

d) barcha javob to'g'ri

4. Debitorlik qarzlarni boshqa tashkilotlarga sotib yuborish nima deb ataladi?

a) faktoring operatsiyasi

b) kliring operatsiyasi

c) listing operatsiyasi

d) to'g'ri javob yo'q

5. Debitor qarzi majburiyatini faktor vositachiga o'tkazayotgan subyektning qarzi undirish tavadakkalchiligini kamaytirish maqsadida tuziladigan shartnoma?

a) faktoring

b) kliring

c) franchayzing

d) to'g'ri javob yo'q

6. Ishlab chiqarish jarayonining izdan chiqishi yoki to'xtab qolishi xavfi, moddiy resurslar bo'yicha ta'minotdagi uzilishlarning xavfi, texnologik asbob-uskunalarining jismoniy va ma'naviy eskirishi, ishdan chiqishi va buzilish xavfi qanday tavadakkalchilik turiga kiradi?

a) ishlab chiqarishga oid tavadakkalchilik

b) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavadakkalchilik

c) tijorat faoliyatiga oid tavadakkalchilik

d) moliyaviy faoliyatga oid tavadakkalchilik

7. Bino-inshootlarning yemirilishi, chokishi va qulashi bilan bog'liq xavflar, sifatsiz hom-ashyo oqibatida yaroqsiz mahsulot ishlab chiqarish xavfi, mahnat xavfi va boshqalar qanday tavadakkalchilik turiga kiradi?

a) ishlab chiqarishga oid tavadakkalchilik

- b) mahsulotlarni asrashga oid tavakkalchilik
- c) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
- d) moliyaviy faoliyatiga oid tavakkalchilik

8. Transport vositalarida yuklarni tashish jarayonida ro'y berishi mumkin bo'lgan yo'qotishlar va nobudgarchiliklar qanday tavakkalchilik turiga kiradi?

- a) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik
- b) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
- c) moliyaviy faoliyatga oid tavakkalchilik
- d) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik

9. Qaysi modelni tuzishda Bernulli jarayonidan foydalanilgan?

- a) V.V Kovalyov modeli
- b) M.Miller
- c) D.Orr
- d) b va c javoblar to'g'ri

10. Moliyaviy faoliyat bu...?

a) bu faoliyat natijasida korxonaning o'z kapitalining va qarzlarning hajmida va tuzilishida o'zgarishlar sodir bo'ladi

b) bu pul ekvivalentlariga kirmaydigan uzoq muddatliaktivlarni va boshqa investitsiyalarini sotib olish va sotish, to'lanadigan kreditlarning berilishi va olinishi

c) yuridik shaxsning daromad olish yuzasidan asosiy faoliyati va investitsiya va moliyaviy faoliyatiga mansub bo'lmagan boshqa faoliyatidir.

d) to'g'ri javob yo'q.

2 BOB. KORXONALARDA MOLIYAVIY MENEDJMENT

2.1. Davlat ishtirokidagi korxonalarda moliyaviy menejment xususiyatlari

1. Pul resurslarini boshqaruvchi tashkilotlar
 2. Pul boshqaruvining strategiyalari
 3. Byudjet korxonalarida pul boshqaruv usullari
- 5.1 Pul resurslarini boshqaruvchi tashkilotlar

Naqd pul – buyushmalar, korxonalar, tashkilotlar va muassasalarning doimiy iqtisodiy muomalasida bo'lgan, o'z maqsadlari uchun ishlatiladigan yoki banklarning resurslari sifatida joylashtirilgan banklardagi hisob varaqlariga naqd pulda to'plangan daromad va tushumlar.⁶

Temir yo'l kompaniyasi, uning korxonalari va bo'linmalarining kassa boshqaruvi ulardan unumli foydalanishga va kutilayotgan manbalar bo'yicha barcha to'lovlarni o'z vaqtida to'lashni ta'minlashga yo'naltirilgan. Boshqaruvni tashkil etish darajasi naqd pul tushumlari va zaruriy to'lovlarda, ikkalasining balansida asinxroniyaning yo'qligi bilan tavsiflanadi.

Mahsulotlarni (ishlarni, xizmatlarni) tashish va sotish, yordamchi faoliyat hajmini prognoz hajmlaridan mumkin bo'lgan og'ish sharoitida, kelgusi to'lovlarni to'lash uchun pul bo'lmaganda, tadbirkorlik subyekti uchun pul mablag'lari ehtiyojlari va tushumlarini muvozanatlash juda muhim.

Ushbu maqsadlar uchun yaxshi ishlaydigan va barqaror pul boshqaruvi tizimi kata ahamiyatga ega. Bu kirim haqini to'lash tartibini qat'iy rioya qilishga asoslanadi, xo'jalik yurituvchi subyektlarning rahbarlariga pul oqimlari harakati to'g'risida ma'lumot beradi, bu favqulotda vaziyatlar yuzaga kelganda ayniqsa muhimdir. Zamonaviy sharoitda korxonalar (bo'linmalar) rahbari o'zining pullari to'g'risida to'liq ma'lumotga ega bo'lishi kerak.

Sanoat korxonalari korxonalarining iqtisodiy faoliyati amaliyoti shuni ko'rsatadiki, ularning moliyaviy imkoniyatlari to'g'risida aniq va tizimli ma'lumotlarning yo'qligi ko'pincha kata yo'qotishlarga olib keladi. Bunday yo'qotishlarning sabablari moliyaviy oqimlarning tuzilishi va o'tish vaqtidagi tafovut tufayli ish jarayonida yuzaga keladigan pul qiyinchiliklari. To'lovlarni o'z vaqtida ta'minlash uchun naqd pulga bo'lgan ehtiyojni qondirish uchun siz kreditlardan foydalanishingiz kerak.

O'TY temir yo'l kompaniyasining kassa ishlarini boshqarishni tashkil etish uning barqaror moliyaviy holatini ta'minlashga qaratilgan. Ushbu maqsadlar uchun moliyaviy boshqarishning uzoq muddatli strategiyasi ishlab chiqilmoqda, bunda daromadning yetarli miqdorda olinishini nazarda tutadi:

⁶ Financial management: theory and practice. Evgene F. Brigham, Michael C. Ehrhardt. South – Western, 2014.

- ishlab chiqarish faoliyatining asosiy vositalarini zarur darajada ushlab turish;
- barcha moliyaviy majburiyatlarni o'z vaqtida bajarish.

O'TY ning barqaror moliyaviy holatiga quyidagi asosiy strategik yo'nalishlarni hisobga olgan holda erishish mumkin:

- yuk tashish va tegishli daromadlarning o'sishini ta'minlash;
- tannarxni pasaytirish;
- yordamchi faoliyatni rivojlantirish;
- kerakli miqdorda daromad olishni ta'minlash.

Bozor iqtisodiyoti shakllanishining hozirgi sharoitida mutaxassislar ta'kidlashicha, O'TY iqtisodiy bo'limlarining tabiati, mazmuni va yo'nalishi o'zgarmoqda, ishning asosiy ustuvor yo'nalishi o'zgarmoqda: "tranz aksiyalarga xizmat ko'rsatish" elementi deb hisoblangan rejali va hisobot materiallarini qayta ishlashdan tortib "yuqori darajadagi xizmat ko'rsatishni ta'minlash, moliyaviy maslahatlar va natijalarni sharhlash".

Temir yo'l kompaniyasining pul mablag'larini boshqarishning muhim tarkibiy qismi xarajatlarni boshqarishdir.

Xarajatlarni boshqarish pul va moddiy resurslardan samarali foydalanish uchun javobgarlikni ta'minlashga qaratilgan chora-tadbirlar tizimidir. Xarajatlarni boshqarish xarajatlarni ro'yxatga olish va mablag' ajratish bilan cheklanmasligi kerak.

Bu naqd pul va moddiy resurslardan samarali foydalanish uchun javobgarlikni taqsimlashni ta'minlashi, pul xarajatlari rag'batlantiradigan sharoitlar yaratishi va savdo tushumini ko'paytiradigan va ishlab chiqarish samaradorligini oshiradigan boshqa strategik tashabbuslarni amalga oshirishi kerak.

Naqd pulni boshqarishda quyidagilar zarur:

- doimiy ravishda
- zudlik bilan
- moliyaviy rejaning bajarilishini tahlil qilish.

Oldingi davrdagi natijalar bilan taqqoslang:

- prognozning bajarilmaganligi sabablarini aniqlash, ularni o'rganish, tahlil qilish;
- prognozni bajarmaganlik sabablarini bartaraf etish uchun yechimlarni ishlab chiqish.

“O’TY” temir yo'l kompaniyasi tarkibidagi korxonalar (tarmoq birliklari)ning barcha iqtisodiy faoliyati kabi, mablag'larni boshqarish quyidagi asosiy funksiyalarni o'z ichiga oladi: rejalashtirish, nazorat qilish va tahlil qilish.

Rejalashtirish quyidagilardan farq qiladi:

- strategik - bir yildan ortiq faoliyat davriga;
- taktik - yil, chorak, oy uchun;
- operatsion – bir oy dan kam muddatga.

Strategik rejalashtirishda xo'jalik yurituvchi subyektning barcha resurslari o'zgaruvchan deb hisoblanadi. Eng asosiysi – ishlab chiqarishni rivojlantirish rejasi sifatida qabul qilingan investitsiya rejasi.

Taktik rejalashtirishda, rejalashtirish davrida doimiykapital qo'yilmalar rejasiga muvofiq asosiy vositalarni kiritish bilan o'zgaradi deb taxmin qilinadi. Ushbu darajada aylanma mablag'larni boshqarish rejalashtirilgan: zaxiralar va xarajatlar, debitorlik va kreditorlik qarzlari va boshqalar investitsiyalarni moliyalashtirishni ta'minlaydi.

Operatsion rejalashtirish uni amalga oshirish jarayonida yuzaga kelgan og'ish holatlarida tuzatishni o'z ichiga oladi.

Xarajatlarni rejalashtirish operatsiya va yordamchi faoliyat uchun alohida amalga oshiriladi. Xarajatlar rejasi shunday qilib tuzilganki, prognoz qilinayotgan daromad bilan siz yaqinlashib kelayotgan to'lovlarni, mo'ljallanayotgan investitsiyalarni qoplaydigan zarur miqdorda foyda olasiz.

Temir yo'l kompaniyasining xarajatlari quyidagi prinsiplarga muvofiq amalga oshiriladi;

- strategik, taktik va operatsion rejalashtirishning o'zaro bog'liqligini ta'minlash.
- buxgalteriya hisobi bilan rejalashtirishning axborot va uslubiy bog'liqligini ta'minlash;
- boshqaruv darajalari bo'yicha javobgarlikni taqsimlash.

Xarajatlarni rejalashtirish uchun qulay vosita moslashuvchan (moslashuvchan) hisob-kitoblardir.

Moslashuvchan hisob-kitoblar xarajatlarni samarali boshqarish va tahlil qilish imkonini beradi. Ulardan foydalanishning asosiy sharti xarajatlarni o'zgaruvchan va shartli ravishda ajratishdir.

5.2 Pul boshqaruvining strategiyalari

Barqaror moliyaviy holatni ta'minlash uchun korxonalar o'zlarining bozordagi mavqeini saqlash va mustahkamlashning turli usullaridan foydalanadilar. Iqtisodiy adabiyotlarda ushbu intilishlar har bir harakatlarning muayyan turlariga tegishli strategiyalarga birlashtirilgan. Masalan, E.A.Utkinning mashhur darsligida bunday harakatlar uchta turdagi strategiyalarga guruhlangan: passivomonqolish, faolomonqolish, rivojlanish strategiyasi va yangi va faol strategiya sifatida har xil yondashuvlar o'rtasida "Xitoy devori" yo'qligi ta'kidlangan bo'lsa-da, ulariq tisodiy amaliyotda yuzaga keladigan iqtisodiy muammolar nihai qilishda dastlabki yondashuvlar sifatida qaraladi.⁷

Passiv omon qolish strategiyasi bandlikni qisqartirish hisobiga barqaror moliyaviy holatga erishish uchun korxonaning harakatlariga bog'liq va ish haqi fondi, to'lovlarni amalga oshirmaslik orqali boshqa odamlarning mablag'laridan foydalanish va boshqalar, mahsulotni ishlab chiqarish va sotish uchun mavjud texnologiyalarni saqlab turishda.

Faol omon qolish strategiyasi, yangi bozor shovqinlarini qidirish, mahsulotlarni yangilash, texnologiyalarni takomillashtirish, zararli yoki rentabellik sohalardan voz kechish va h.k.

Rivojlanish sezgisi deganda nafaqat ishlab chiqarishning barqaror o'sishi, faoliyatning diversifikatsiyasi, shu jumladan ishlab chiqarishning o'zgarishi va h.k.ga asoslangan biznesning nafaqat miqdoriy, balki sifat ko'rsatkichlarida ham progressiv o'zgarishlar tushuniladi.

Muayyan shart-sharoitlarda (bozor talabining pasayishi) sanoat korxonasi talab pasaygan mahsulot hajmini kamaytirish orqali qiyinchiliklarni hal qilishi mumkin, ya'ni katta omon qolish strategiyasiga rioya qilishdir. Masalan, bandlikni qisqartirishga yo'naltirilgan barqaror moliyaviy ahvolni ta'minlashga qaratilgan har qanday harakatlar odatda ishlab chiqarish faoliyatini tashkil etishni takomillashtirish bilan birga keladi.

⁷ Utkin E.A. Korxonaning inson resurslarini boshqarishdagi innovatsiyalar: darslik. nafaqa / E.A. Utkin, K.T. Satabaev, R.K. Satabaeva. - M., 2002. -- 304 s. Mehnat resurslari. U9 (2P) 2-U847 LEKIN

Masalan, yuk poyezdlariga xizmat ko'rsatadigan stansiyalar sonini kamaytirish rejalashtirilgan. Buni faqat yuk operatsiyalarini birlashtirish, yaxshi jihozlangan yuklarni tarqatish markazlarini yaratish orqali amalga oshirish mumkin. Yoki shunga o'xshash manevrli lokomotivlarning hammasi ham samarali ishlatilmayotgani, bu ularning sonini kamayishiga olib kelmoqda. Biroq, bunday qisqarish faqat manyovrlarni tashkil etish yaxshilanganidagina mumkin.

O'TYning korxonalari uchun eng tipik muammolardan biri bo'lib, ular bozor iqtisodiyoti sharoitida samarali ishlashiga xalaqit bermoqda;

- bozor sharoitlari to'g'risida qoniqarsiz bilimlar;
- moliyaviy menejment va xarajatlarni boshqarishning samarasizligi;
- xodimlarning tegishli mehnat motivatsiyasining yo'qligi.

Sog'liqni saqlash tizimini boshqarishni qayta qurish jarayonida kompaniya va uning korxonalari va tarkibiy bo'linmalari o'rtasidagi moliyaviy munosabatlar tartibi o'zgardi. Mablag'li moliyalashtirish bilan sektorlarni boshqarish tuzilmasiga o'tish amalga oshirildi. Tarkibiy bo'linmalar, lokomotiv va avtoullov depolarini, yo'l masofalarini, signalizatsiya aloqalarini va boshqalarni moliyalashtirish rejalashtirilgan xarajatlar doirasida amalga oshiriladi.

O'TY gaz transporti kompaniyasining rivojlanish konsepsiyasi quyidagilarni ta'minlaydi:

- korxonalar faoliyatining iqtisodiy samarador mexanizmlarini yaratish, rentabellik faoliyat turlarini rentabelli korxonalar hisobiga subsidiyalashni to'xtatish.

Oxir oqibat, ularning iqtisodiy samaradorligiga erishish uchun:

-avtotransport parkini va sohaning yer osti infratuzilmasini rejali va muntazam yangilashni davom ettirish;

- soha talablariga javob beradigan ta'mirlash bazasi va xizmat ko'rsatish tuzilmalarini yanada rivojlantirish.

- xodimlarni ijtimoiy himoya qilishni doimiy ravishda oshirish bilan kadrlar tayyorlash, qayta tayyorlash, kadrlar tanlash tizimini takomillashtirish;

- iste'molchilarning ortib borayotgan talablarini inobatga olgan holda, xizmatlar samaradorligini, sifatini va turlarini kengaytirish maqsadida yangi transport texnologiyalarini joriy etish va mavjud texnologiyalarni takomillashtirish.

Korporativ rivojlanish rejasining tavsiyalarini ishlab chiqqan Osiyo Taraqqiyot Banki mutaxassislari, O'TY tijorat strategiyasi faqat foyda keltiradigan biznesga yo'naltirilishi kerak, deb hisoblashadi. "Daromad keltiradigan biznes – bu tashkilotning qon tomiridir va biznesning ushbu turini saqlash, samaradorlikni oshirish va a'lo darajadagi xizmatlarni taqdim etishga ustuvor ahamiyat beriladi." Ushbu strategiyani qo'llash uchun siz individual xizmatlarni taqdim etish xarajatlarini bilishingiz kerak. Ushbu maqsadlar uchun narxlar hisob-kitoblari ishlab chiqilgan va xizmatlar narxini oqilona aniqlash uchun yetarli miqdordagi xarajatlar varaqalari to'plangan.

Yuk tashish biznes strategiyasi. Yuk tashish transport xizmatlarini harakatlanuvchi tarkib va infratuzilmani yangilash ehtiyojlarini qondirish uchun yetarlicha foyda bilan ta'minlashga yo'naltirilgan.

11 tejamkor transport xarajatlarni kamaytirish va muayyan sharoitlarda va tariflarni oshirish orqali tejamkor bo'lish tavsiya etiladi. Agar ularni daromadli qilishning iloji bo'lmasa, bunday tashishdan voz kechish yoki ularni maxsus va boshqa davlat maqsadlari uchun zarur bo'lgan xizmat deb hisoblash tavsiya etiladi.

Yuk tashish biznesining strategiyasida temir yo'l kompaniyasi tomonidan yuk egalariga xizmat ko'rsatish, ularni amalga oshirish sifati va tariflar darajasi yuqori sig'imli transport raqobatidan oshib ketishi uchun shunday tartib ko'zda tutilgan. Ushbu strategiya oziq-ovqat mahsulotlarini tashishni tashkillashtirish, transport xarajatlarini kamaytirish, resurslar hajmini transportning prognoz qilinayotgan hajmiga yaqinlashtirish va rentabellikni oshirishni nazarda tutadi. Shu bilan birga, strategiyaning asosiy maqsadi hal qilindi. Mavjud yuk tashish hajmini saqlab qolish va temir yo'l transporti raqobatchidan ustun bo'lgan joylarda ularni rivojlantirish. Bu temir yo'l mijozga arzon narxlarda arzon transport xizmatlarini taqdim etadigan va daromadlar temir yo'l kompaniyasini zarur mablag'lar bilan ta'minlaydigan joylardir.

Yuk tashish biznes strategiyasi. Yuk tashish transport xizmatlarini harakatlanuvchi tarkib va infratuzilmani yangilash ehtiyojlarini qondirish uchun yetarlicha foyda bilan ta'minlashga yo'naltirilgan.

Bu tejamkor transport xarajatlarni kamaytirish va muayyan sharoitlarda va tariflarni oshirish orqali tejamkor bo'lish tavsiya etiladi. Agar ularni daromadli qilishning iloji bo'lmasa, bunday tashishdan voz kechish yoki ularni maxsus va boshqa davlat maqsadlari uchun zarur bo'lgan xizmat deb hisoblash tavsiya etiladi.

Yuk tashish biznesining strategiyasida temir yo'l kompaniyasi tomonidan yuk egalariga xizmat ko'rsatish, ularni amalga oshirish sifati va tariflar darajasi yuqori sig'imli transport raqobatidan oshib ketishi uchun shunday tartib ko'zda tutilgan. Ushbu strategiya oziq-ovqat mahsulotlarini tashishni tashkillashtirish, transport xarajatlarini kamaytirish, resurslar hajmini transportning prognoz qilinayotgan hajmiga yaqinlashtirish va rentabellikni oshirishni nazarda tutadi. Shu bilan birga, strategiyaning asosiy maqsadi hal qilindi - mavjud yuk tashish hajmini saqlab qolish va temir yo'l transporti raqobatchidan ustun bo'lgan joylarda ularni rivojlantirish. Bu temir yo'l mijozga arzon narxlarda arzon transport xizmatlarini taqdim etadigan va daromadlar temir yo'l kompaniyasini zarur mablag'lar bilan ta'minlaydigan joylardir.

Yuk tashish uchun ochiq bo'lgan va jo'natishga tayyor bo'lgan ba'zi stansiyalarda yuk operatsiyalarining kontsentratsiyasi yuk biznesida katta ahamiyatga ega. Yaqin vaqtgacha yuklarni qabul qilish bo'yicha operatsiyalar 150 dan ortiq stantsiyalarda amalga oshirildi. Ularning aksariyatida yuklarni jo'natish kuniga 50 tonnadan kamni tashkil etadi, bu esa yuklarni qabul qilish, o'rnatilgan operatsiyalarni qayta ishlash uchun xodimlarga xizmat ko'rsatishni oqlamadi. Yuklarni jo'natish uchun qabul qilish bo'yicha tijorat ishlari darajasini oshirish va ularni amalga oshirish narxini pasaytirish uchun yuklarni jo'natish uchun qabul qilish konsentratsiyasi bunday ish uchun maxsus tayyorlangan stantsiyalarda birinchi yukni tarqatish markazlarida amalga oshiriladi. I yukni uning joylashgan joyidan tarqatish markaziga yetkazilishini ta'minlash uchun transport vositalaridan foydalanish nazarda tutilgan. 2010 yilga kelib, temir yo'l kompaniyasida yuk tashuvchilarning ehtiyojlarini qondirish uchun yaxshi jihozlangan 12-15 ta shunday markazlarni tashkil

etilgan. Tijorat yuk tashish uchun ochilgan stansiyalar sonini 2010 yilga qadar 50 taga yetkazildi.

Yuklarni tezkor yetkazib berishda yuk tashuvchilarning manfaatlarini to'liq qondirishni ta'minlash uchun yuk tashishni rivojlantirish strategiyasi mamlakatning asosiy markazlari o'rtasida tezkor yuk poyezdlarini shakllantirishni ko'zda tutadi. Bunday poyezdlar jo'nash stansiyasidan belgilangan stansiyaga to'xtab o'tirmasdan amalga oshiriladi. Agar yuk ortilgan vagonlarning belgilangan poyezd og'irligiga yig'ilishini to'xtatish uchun to'liq og'irlikdagi poyezdni shakllantirish uchun yuk yetishmasa, shoshilinch poyezdlar kamroq og'irlik bilan yuborilishi mumkin, masalan, yalpi 1000 tonna. Tezlashtirilgan yuk tezroq narxda taklif qilinadi.

Agar yuk ko'tarilgan vagonlarning belgilangan poyezd og'irligiga yig'ilishini to'xtatish uchun to'liq og'irlikdagi poyezdni shakllantirish uchun yuk yetishmasa, shoshilinch poyezdlar kamroq og'irlik bilan yuborilishi mumkin, masalan, yalpi 1000 tonna. Tezlashtirilgan yuk tezroq narxda taklif qilinadi.

Mavjud yuk tashish strategiyasi ularni minimal xarajatlar bilan amalga oshirishga qaratilgan. Ushbu maqsadlar uchun, qoida tariqasida, yuk poyezdi belgilangan vazn me'yoriga yetganida, jo'nashga tayyorlanadi, bu esa yuklar yetarli bo'lmaganda, yuk ortilgan vagonlarning yig'ilib qolishiga olib keladi.

Shunday qilib, yuk tashish biznesining paydo bo'layotgan strategiyasi yuk tashuvchilarning (buyurtmachilarning) manfaatlarini maksimal darajada hisobga olishdan, jo'natish uchun yukni qabul qilishni oqilona tashkil etishdan va O'TY temir yo'l kompaniyasining manfaatlarini hisobga olgan holda, transport xizmatlari bozorida o'z mavqeini saqlash va mustahkamlash, yuk tashish, foyda va rentabellikni oshirish masalalarida moslashuvchan bo'lishga asoslangan.

Temir yo'l transporti korxonalarini va bo'linmalarining moliyaviy-xo'jalik faoliyatini tartibga solish tizimidagi mablag'larning potentsiali, mavjud iqtisodiy shakllar sharoitida ularning ishlab chiqarish samaradorligiga ta'sir qilish imkoniyatlari sezilarli darajada oshmoqda. Bir qator davlatlarning temir yo'llarida transport xarajatlari ulushining barqaror ravishda pasayishi (umumiy va ma'muriy xarajatlar ulushining ko'payishi bilan doimiy qurilmalarni saqlash xarajatlari ulushining barqarorligi) muhim tendentsiya

kuzatilmogda. Bu bizga muhim xulosa chiqarishimizga imkon beradi: temir yo'llarda boshqaruv sifatini yaxshilash orqali, bu ma'muriy xarajatlar darajasida aks etadi, transport jarayoni bilan bevosita bog'liq bo'lgan kontingent va xarajatlar kamayadi. Shu bilan birga, transport xarajatlaridan foydalanish xarajatlariga nisbatan jadal o'sish kuzatildi. UTY temir yo'l kompaniyasida 2018 yilda yuklarni tashish xarajatlaridan keladigan daromad koeffitsienti 169% ni."UTY" davlat aksiyadorlik temir yo'l kompaniyasi tomonidan temir yo'l orqali yuk tashish samaradorligi yuqori ekanligidan dalolat beradi.

Yuk tashish biznesi strategiyasining eng oqilona yo'nalishi bu ularni rivojlantirishdir. Bu nafaqat biznesning miqdoriy, balki sifat ko'rsatkichlarida ham progressiv o'zgarishlarni ta'minlaydi. Uning asosida:

- ishlab chiqarishning barqaror o'sishiga erishish, ishlab chiqarish quvvatini oshirish va asosiy vositalarga investitsiya kiritish orqali kompaniya aktivlarini ko'paytirish;
- faoliyatni diversifikatsiya qilish, shu jumladan ishlab chiqarish yo'nalishi o'zgartirish; ("Diversifikatsiya" - xilma-xillik, ko'p qirrali rivojlanish);
- Kompaniya ichidagi boshqaruv va kompaniya ichidagi sheriklikning yangi tuzilmasiga o'tish.

Shuni yodda tutish kerakki, ushbu strategiyalar o'rtasida bir-birini istisno qiladigan qarorlar mavjud emas. Ularning orasidagi tafovutlar muammoni hal qilishda yondashishda: korxonalar (firma, kompaniya) xarajatlarini qanday boshqarishda kerak. Muayyan sharoitlarda turli strategiyalarning muayyan sohalari qo'llanilishi mumkin. Ammo faol omon qolish modeliga ustunlik berish kerak. Biroq, ushbu omon qolish modeli ham to'siqlarga ega. Asosiylari:

- aylanma mablag'larning yetishmasligi;
- uni bank krediti bilan ta'minlashning qiyinligi;
- uzoq muddatli investitsiyalar uchun mablag yetishmasligi

5.3. Byudjet korxonalarida pul boshqaruv usullari

Naqd pulni boshqarishni strategik yoki umumiy operatsiyalari mavjud. Strategik boshqaruv kelajakni bashorat qilish, maqsadli dasturlarni amalga oshirish uchun moliyaviy resurslar miqdorini belgilash orqali moliyaviy resurslarni aniqlashda ifodalanadi. AJ temir yo'l kompaniyasining strategik kassa boshqaruvi 2010 yilgacha

bo'lgan davrda qabul qilingan uni rivojlantirish konsepsiyasida belgilangan. Operatsion boshqaruv bir oydan kam bo'lgan davrda naqd pul mablag'larini shakllantirish va ulardan foydalanishda namoyon bo'ladi va prognozdan chetga chiqqan holatlarda sozlash mumkin.

Har qanday tadbirkorlik subyekti uchun umumiy bo'lgan temir yo'l transporti, pulni boshqarish vositalariga quyidagilar kiradi: byudjetlashtirish, qarz olish va bo'sh mablag'larni tashqi bozorlarga joylashtirish, investitsiyalarni boshqarish, lizing, sug'urta.

"O'TY" kompaniyasining kassa boshqaruvini tashkil qilish foydalanilgan moddiy va moliyaviy resurslar uchun to'lovlarning o'z vaqtida va to'liq bajarilishiga ta'sir etuvchi omillarni hisobga oladi, ularga quyidagilar kiradi:

- sohani rivojlantirishni moliyalashtirish uchun zarur moliyaviy resurslarning yetishmasligi;
- yuklarni o'z vaqtida to'lanmaganligi natijasida mablag'larning keskin tanqisligi;
- soliq tizimini takomillashtirish jarayonlari;
- yangi huquqiy bazani yaratish va boshqalar.

Rivojlanayotgan O'TY moliyaviy resurslarni boshqarish tizimi temir yo'l kompaniyasining boshqaruv darajasidagi mablag'larning avvalgi konsentratsiyasidan farq qiladi.

Bunday sharoitda tezkor, ko'pincha oldindan aytib bo'lmaydigan o'zgaruvchan vaziyatda korxonalar faoliyatini samarali tashkil qilish imkonini beradigan boshqaruv usullari alohida ahamiyatga ega bo'ladi. Ushbu usullardan biri byudjetlashtirishdir. Iqtisodiy adabiyotlarda ta'kidlanganidek, byudjet korxonalar va idoralarning moliyaviy resurslarini boshqarishning asosiy vositasiga aylanib, to'liq, aniq va o'z vaqtida ma'lumot olish uchun yo'l-yo'riq beradi.

Byudjet - bu oy, chorak, yil uchun batafsil moliyaviy reja; yuqori moslashuvchanlik bilan yuqori ma'lumot va muvofiqlashtirish darajasida tuzilgan xarajatlar va daromadlar smetalari. Mavjud sharoitlarga qarab, ushbu rejani tuzatishga ruxsat beriladi.

Byudjetlashtirish - bu moliyaviy va moddiy resurslarning harakatini, shuningdek moliyaviy natijalarni bashorat qilish, hisobga olish va boshqarish. Bu ish turlari, biznes

yo'nalishlari va tarkibiy bo'linmalar bo'yicha moliyalarni oxirigacha muvofiqlashtirishni o'z ichiga oladi.

Byudjet shunchaki pul hisoboti emas, bu kompaniyaning butun faoliyatini boshqarish mexanizmi. Rag'batlantiruvchi rol uni amalga oshirish, ayniqsa, daromad sohasida. Byudjetni shakllantirish bilan butun biznesni o'rganish va yangi vazifalarni belgilash jarayoni boshlanadi.

Byudjet tizimi byudjetdan ajratilgan mehnat, moddiy va moliyaviy resurslardan maqsadli foydalanish ustidan tegishli nazoratni ta'minlash uchun zarur bo'lgan iqtisodiy asoslangan standartlarning mavjudligini talab qiladi. Byudjetni rejalashtirishda menejerlarning samarali qarorlarni o'z vaqtida qabul qilishlari uchun zarur shart sifatida to'g'ri standartlarni ishlab chiqishga ko'proq e'tibor qaratiladi.

Zamonaviy sharoitda xarajatlarni byudjet asosida rejalashtirish tarkibiy bo'linmalarda, avvalo, tejamkor texnologiyalar, yangi uskunalari, moddiy, yoqilg'i, energetika va mehnat resurslarining tejamkor texnologiyalarini joriy qilishni rag'batlantiradigan xarajatlarning iqtisodiy asoslangan asoslarini yaratishga yo'naltirilgan.⁸

O'TY temir yo'l kompaniyasi, uning korxonalari va bo'linmalarining strategik maqsadlarini amalga oshirish uchun usul sifatida ishlatiladi. Bu sizga barcha ishlab chiqarish bo'g'inlari faoliyatini tartibga solish, pul va moddiy oqimlarning o'zaro bog'liqligini, moddiy va moliyaviy oqimlarni boshqarishning zarur darajadagi markazlashtirilishini va kompaniya rahbarlari va tashqi investorlarning "oshkoraligini" ta'minlashga imkon beradi. Usulning afzalliklari:

- xarajatlar miqdorini naqd pul tushumiga mos keladigan darajada sozlash imkonini beradi;
- transport xizmatlariga talab bozorini muntazam o'rganishga, ularning kengayish imkoniyatlarini aniqlashga;
- korxonalar (kompaniya) menejmentining barcha bo'limlarining xatti-harakatlarida kelishuvga erishish uchun zarur shart-sharoitlarni ta'minlaydi.

Byudjet tizimini qurish va faoliyatining asosiy prinsiplari:

⁸ Intermediate Financial Management (Finance Titles in the Brigham Family) Evgene F. Brigham, Phillip R. Daves lengage learning 2015.

- rejalashtirilgan va byudjet ko'rsatkichlarining kompaniya (tadbirkorlik subyekti) strategiyasining maqsadli ko'rsatmalariga muvofiqligi;

- korporativ maqsadlarning ustuvorligi;

- byudjet mablag'laridan maqsadli foydalanish;

- daromadlar va xarajatlar balansi, resurslarga bo'lgan ehtiyoj va mavjud qondirish manbalari;

- moddiy va moliyaviy oqimlarni muvofiqlashtirish;

byudjet mablag'laridan foydalanish samaradorligi;

- boshqaruvning barcha darajalarida byudjetlar va investitsiyalarni ajratish;

byudjetga qarshi rejalashtirish jarayonida investitsiya markazlarining ishtiroki;

- investitsiyalar, me'yoriy-huquqiy baza va terminologiyaning birligi.

Moliyaviy va moddiy oqimlarni boshqarish boshqaruvining markazida - xo'jalik yurituvchi subyektning barcha sohalarini qamrab oluvchi rejalarning balansi va o'zaro aloqasi: ishlab chiqarish, sotish, ta'minot, investitsiya, pul va moddiy resurslarni boshqarish. Shunday qilib, byudjetni boshqarish - bu operatsion va moliyaviy byudjetlarning, moliyaviy natijalarning rejalashtirilgan va haqiqiy ko'rsatkichlarini o'z ichiga olgan o'zaro bog'liq hujjatlar to'plami.

Pulni boshqarish jarayonida, birinchi navbatda, moliyaviy prognoz rejasining bajarilishini doimiy ravishda, tezkor tahlil qilish, uni o'tgan davrdagi natijalar bilan bog'liq korxonalar (bo'limlar), mahsulot turlari (xizmatlar) turlarining o'xshash ko'rsatkichlari bilan taqqoslash zarur; ikkinchidan, prognoz amalga oshirilmaganligi sabablarini aniqlash, tahlil qilish; uchinchidan, prognozni bajarmaganlik sabablarini bartaraf etish uchun echimlar ishlab chiqish.

Operatsion byudjetlar - bu ishlab chiqarish, sotish, xarajatlar byudjetlari va hokazo.

Moliyaviy byudjetga prognoz balansi, foyda va zarar byudjeti, pul oqimi byudjeti kiradi. Kompaniya faoliyati uchun zarur bo'lgan daromadni shakllantirishni, uning rivojlanish ehtiyojlarini moliyalashtirishni, ijtimoiy muammolarni hal qilishni ta'minlaydi. Esda tutish kerakki, moliyaviy rejalashtirish o'tgan davr bilan taqqoslaganda moliyaviy natijalarning yomonlashuv sabablarini o'rganishga asoslangan holda tezkor, o'z vaqtida qaror qabul qilish uchun foydalidir.

Barcha boshqaruv xodimlarini moliyaviy rejalashtirishga jalb qilish tavsiya etiladi.

Savollar:

1. O'TY temir yo'l kompaniyasining kassa ishlarini boshqarishni tashkil etish uning barqaror moliyaviy holatini ta'minlashga qaratilgan qanday harakatlar amalga oshirilmoqda?
2. Temir yo'l kompaniyasining pul mablag'larini boshqarishning muhim tarkibiy qismi nima va uni qanday boshqarish mumkin?
3. "O'TY" temir yo'l kompaniyasi tarkibidagi korxonalar (tarmoq birliklari)ning barcha iqtisodiy faoliyati qaysi asosiy funksiyalarni o'z ichiga oladi?
4. Temir yo'l kompaniyasining xarajatlari qanday prinsiplarga muvofiq amalga oshiriladi?
5. O'TYning korxonalari uchun eng tipik muammolardan qaysilar?
6. Budjet tizimini qurish va faoliyatining asosiy prinsiplari?

Test:

1. Yetkazib berilayotgan tovarlar uchun debitor qarzlarni to'lanishi muddati qancha?
 - a) 90 kungacha
 - b) 30 kungacha
 - c) 60 kungacha
 - d) 70 kungacha
2. Qaysi modelda korxonalar pul mablag'larining maksimal darajasiga ega bo'lgan holda ish boshlaydi va ularni davr mobaynidamuntazam ravishda sarflab boriladi deb olinadi?
 - a) V.V Kovalyov modeli
 - b) V.Baumol modeli
 - c) M.Miller
 - d) D.Orr
3. Qaysi modelni tuzishda Bernulli jarayonida foydalanilgan?
 - a) V.V Kovalyov modeli

b) M.Miller

c) D.Orr

d) b va c javoblar to'g'ri

4. Moliyaviy faoliyat bu...?

a) bu faoliyat natijasida korxonaning o'z kapitalining va qarzlarning hajmida va tuzilishida o'zgarishlar sodir bo'ladi

b) bu pul ekvivalentlariga kirmaydigan uzoq muddatli aktivlarni va boshqa investitsiyalarni sotib olish va sotish, to'lanadigan kreditlarning berilishi va olinishi

c) yuridik shaxsning daromad olish yuzasidan asosiy faoliyati va investitsiya va moliyaviy faoliyatiga mansub bo'lmagan boshqa faoliyatidir

d) to'g'ri javob yo'q.

5. Operatsion faoliyat bu...?

a) bu faoliyat natijasida korxonaning o'z kapitalining va qarzlarning hajmida va tuzilishida o'zgarishlar sodir bo'ladi

b) bu pul ekvivalentlariga kirmaydigan uzoq muddatli aktivlarni va boshqa investitsiyalarni sotib olish va sotish, to'lanadigan kreditlarning berilishi va olinishi

c) yuridik shaxsning daromad olish yuzasidan asosiy faoliyati va investitsiya va moliyaviy faoliyatiga mansub bo'lmagan boshqa faoliyatidir

d) to'g'ri javob yo'q

6. Investitsiya faoliyati bu...?

a) bu faoliyat natijasida korxonaning o'z kapitalining va qarzlarning hajmida va tuzilishida o'zgarishlar sodir bo'ladi

b) bu pul ekvivalentlariga kirmaydigan uzoq muddatli aktivlarni va boshqa investitsiyalarni sotib olish va sotish, to'lanadigan kreditlarning berilishi va olinishi

c) yuridik shaxsning daromad olish yuzasidan asosiy faoliyati va investitsiya va moliyaviy faoliyatga mansub bo'lmagan boshqa faoliyatidir

d) to'g'ri javob yo'q.

7. Gorizontall tahlilda....?

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi

b) qator yillardagi hisobotlar ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi.

c) joriy davr ko'rsatkichlari avvalgi davrlar yoki reja (smeta) bilan taqqoslanadi.

d) to'g'ri javob yo'q.

8. Vertikal tahlilda...?

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi.

b) qator yillardagi hisobotlar ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi

c) Joriy davr ko'rsatkichlari avvalgi davrlar yoki reja (smeta) bilan taqqoslanadi

d) to'g'ri javob yo'q.

9. Trend tahlilida...?

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi.

b) qator yillardagi hisobotlar ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi

c) Joriy davr ko'rsatkichlari avvalgi davrlar yoki reja (smeta) bilan taqqoslanadi

d) to'g'ri javob yo'q.

10. Moliyaviy menejmentda boshqaruv subyektlariga ... kiradi.

a) mulkdorlar va investorlar

b) kreditorlar va moliyaviy vositachilar

c) moliya va soliq organlari

d) a va b javoblar to'g'ri.

2.2. Korxonalarda moliyaviy ta'minot jarayonlarini boshqarish

1. Korxonaning iqtisodiy holati

2. Korxonaning hisoblaridan to'lovni berish tartibi

3. Korxonalarning debitorlik qarzdorlik boshqarmasi

4. Kompaniyaning pul boshqarmasi tashkilotini takomillashtirish

6.1 Korxonaning iqtisodiy holati

Temir yo'l kompaniyasi, uning korxonalari va tarkibiy bo'linmalarining xo'jalik faoliyati to'g'risidagi iqtisodiy ma'lumotlarning asosiy manbai bu davlat organlari tomonidan belgilangan tartibda tasdiqlangan turli xil hisobot shakllari bo'yicha taqdim etiladigan hisob-kitob hujjatlari. Axborot bazasi quyidagi hisobotlardan iborat:

1. Buxgalteriya Balansi (1-shakl) va balansga qo'shimchalar.
2. Moliyaviy natijalar to'g'risidagi hisobot (№ 2 shakl).
3. Temir yo'l transportining moliyaviy faoliyati to'g'risidagi hisobot(№ 3 shakl)
4. Pul oqimlari to'g'risidagi hisobot (№ 4 shakl).
5. Korxonada mulkning holati to'g'risida ma'lumot (5-shakl).

Ma'lumot quyidagicha bo'lishi kerak:

- uni tekshirish imkoniyati bilan belgilanadigan ishonchli, haqiqat;
- tushunarli, hisobotlarning mazmuni - oldindan tayyorlash va qayta ishlashsiz tushunarli;
- taqqoslanadigan - korxonada faoliyati to'g'risidagi ma'lumotlarni boshqa korxonalar faoliyati bilan taqqoslash uchun.

Hozirgi vaqtda SAS korxonalarining iqtisodiy faoliyatida foydalaniladigan iqtisodiy ma'lumotlar yanada takomillashtirilishi kerak. Ba'zi hisobotlar qiziqitirmaydigan ma'lumotlarni talab qiladi va faqat hisobotni ortiqcha ma'lumot bilan to'ldiradi, boshqa shakllarda esa kerakli ma'lumotlar yetarli emas.

Masalan, GLC bo'yicha statistik hisobotlar shakllaridan birida yuklangan vagonlarning statik yukining bajarilishi to'g'risida hisobot berish talab qilinadi. Yuk vagonlaridan foydalanish samaradorligini tavsiflovchi ushbu ko'rsatkichning dinamikasi nazorat qilinadi. Shu bilan birga, zamonaviy sharoitda GASF uchun foydaliroq bo'lib, 50 tonna yukni bitta jo'natish bilan emas, balki bir necha marta tashish samaraliroq bo'ldi, chunki texnik yuklash stavkasidan kelib chiqqan holda vagonni jo'natish uchun tarifni to'lagan yuk egasi uchun qulaydir. 10 tonna yuklandi va texnik normada ko'zda tutilgan 50 tonna uchun tarifni to'lashga tayyor.

Naqd pulni boshqarish samaradorligi iqtisodiy ma'lumotlarning sifatiga bog'liq. Masalan, temir yo'l kompaniyasining (korxonaning) xarajatlari, ularning hajmi, tuzilishi, prognozdan chetga chiqish sabablari. Iqtisodchilarning yozuvlaridan birida shunday deyilgan: «Xarajatlar to'g'risida aniq ma'lumot O'zbekistonning temir yo'l sohasida samaradorlikni oshirish va qarorlar qabul qilish uchun juda muhimdir. Hisobdorlik va shaffoflikni oshirish, ayniqsa, ikkita muhim sohada talab qilinadi: yo'lovchilar tashish qiymati va temir yo'l infratuzilmasini taqdim etish xarajatlari». HWTSL maslahatchisi, O'TY tomonidan taklif etilayotgan ijtimoiy ahamiyatli xizmatlarning to'liq qiymati to'g'risida tasavvurga ega bo'lish uchun yo'lovchilarni tashishda ko'proq oshkoralik va javobgarlik talab etiladi"

O'TY, uning korxonalari tomonidan mablag'larni samarali boshqarish uchun ma'lumotlar nafaqat davlat organlari tomonidan tasdiqlangan shakllarda tuzilgan turli xil hisobotlar shaklida taqdim etiladi. Shuningdek, o'zgarishlari rivojlanishiga, ayniqsa yuk tashish hajmiga ta'sir qilishi mumkin bo'lgan shartlarni bilish, doimiy buyurtmachilarimiz, yirik yuk tashuvchilarning talablarini bilish muhimdir, ularning buyruqlari bajarilishi temir yo'l kompaniyasining daromadlarini shakllantirishga hal qiluvchi ta'sir ko'rsatadi, uning pul oqimlariga ta'sir qiladi. Buning uchun bizga ishlab chiqaruvchilarning imkoniyatlari, ishlab chiqarishni rivojlantirish istiqbollari va asosiy iste'molchilarimiz doimiy va potensial yuk tashuvchilarning mahsulotlari, yuk egalarining talablariga tezkor javob berish uchun zarur choralarni ko'rish uchun ma'lumot kerak. Bunday ma'lumotlar O'TY xodimlarining mijozlar bilan biznes aloqalari jarayonida, transport xizmatlariga talab bozorini doimiy ravishda o'rganish jarayonida hosil bo'ladi.

Belgilangan hisobot shakllaridan tashqariga chiqadigan iqtisodiy ma'lumotlar nafaqat temir yo'l xizmatlaridan doimiy ravishda foydalanayotgan mijozlar, balki potensial yuk tashuvchilar va boshqa transport xizmatlaridan foydalanuvchilar faoliyatining xususiyatlarini o'z ichiga olishi kerak. Pulni samarali boshqarish uchun avtomobil transporti mintaqasidagi raqobatchining asosiy ishlab chiqarish va iqtisodiy ko'rsatkichlari to'g'risida puxta o'ylangan va uyushgan ma'lumotga ega bo'lish juda muhimdir. Bundan tashqari, iqtisodiy ma'lumotlar ikki tomonlama bo'lishi kerak: nafaqat

transport xizmatlari bozorini o'rganish, temir yo'l transportining potentsial mijozlari imkoniyatlari va niyatlari to'g'risida ma'lumot olishga intilish, balki bunday transport xizmatlaridan foydalanuvchilar doirasini kengaytirish maqsadida temir yo'l transportining afzalliklari va imkoniyatlari to'g'risida ma'lumot berish. reklamani puxta tashkil qiling.

Iqtisodiy axborotni tashkil etish va undan foydalanishdagi mavjud kamchiliklardan biri uning diqqat markazida bo'lib, u prognoz qilingan ko'rsatkichlarning bajarilishini nazorat qilishga asoslanadi. Shu bilan birga, iqtisodiy ma'lumotlarni yig'ish va foydalanishni tashkil etish temir yo'l kompaniyasi va uning bo'linmalarining iqtisodiy faoliyati samaradorligiga doimiy ta'sir ko'rsatadigan sabablarni bartaraf etish uchun konstruktiv qarorlarni qabul qilish uchun zarur bo'lgan tahliliy ma'lumotlarni olishga qaratilgan.

Uzoq vaqtdan beri shakllangan bozor iqtisodiyotiga ega bo'lgan mamlakatlarning ishbilarmonlik jamiyatlarida iqtisodiy faoliyatni, shu jumladan korxonalarining pul mablag'larini boshqarishning muhim mexanizmi sifatida iqtisodiy axborotni tashkil etish, uning o'z vaqtida va ishonchliligini ta'minlash muhim ahamiyatga ega.

Iqtisodiy axborotni tashkil etish nafaqat muvofiqlikni, balki ma'lum xarajatlarni talab qiladigan yuqori mas'uliyatni ham talab qiladi.⁹

Kerakli ma'lumotlarni olishga tayyorgarlik ko'rish paytida quyidagi qoidaga rioya qilish tavsiya etiladi: ma'lumotni tayyorlash xarajatlarining kutilayotgan foydaga nisbati. Bu shuni anglatadiki: ma'lumot to'plash xarajatlari undan foydalanishdan olinadigan foyda bilan oqilona bog'liq bo'lishi kerak;

Konstruktiv yondashuv - ma'lumotlarda aktivlar va daromadlarning ortiqcha bahosi va majburiyatlarning kam baholanishi bo'lmasligi kerak. "Eng past baho" qoidasiga qat'iy rioya qilish kerak: narx yoki bozor narxida. Bu zarur ma'lumotlarda bozor konyunkturasining o'zgaruvchanligini va korxonaning iqtisodiy faoliyati bilan bog'liq xavflarni aks ettiradi.

⁹ Intermediate Financial Management (Finance Titles in the Brigham Family) Evgene F. Brigham, Phillip R. Daves lengage learning 2015.

Zamonaviy sharoitda keng tarqalib ketgan internet moliyaviy ahvol va qiziqqan mintaqaning istiqbollari to'g'risida iqtisodiy ma'lumotlarning muhim manbaiga aylanishi mumkin.

Iqtisodiy adabiyotlarda korxonalar faoliyatiga salbiy ta'sir ko'rsatadigan buzuvchi omillardan biri axborot tizimlari va boshqaruv tizimlarining aniq ishlashini yo'lga qo'ymaslik. Ko'pgina rahbarlar ma'lumot oladigan odamlar va qaror qabul qiladigan odamlar o'rtasida aloqa kanallari yo'qligi sababli "xavotirli signallarni" sezmaydilar. O'TY temir yo'l kompaniyasi korxonalarini va bo'linmalarida iqtisodiy ma'lumotlarni tashkil qilish va ulardan foydalanishda buni yodda tutish kerak.

6.2 Korxonaning hisoblaridan to'lovni berish tartibi

"O'TY AJ" korxonalarining hisobvaraqlaridan to'lovlar O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi va Davlat soliq qo'mitasining qarori bilan tasdiqlangan 2001 yil 27 noyabrda 1088-sonli nizomda belgilangan tartibda amalga oshiriladi. Ushbu qoida O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2001 yil 3 martdagi "O'zbekiston temir yo'llari" davlat temir yo'l kompaniyasi boshqaruvini takomillashtirish to'g'risida "O'TY AJ korxonalarini moliyaviy holatini barqarorlashtirish va to'lov intizomini yaxshilash maqsadida ishlab chiqilgan. "O'TY AJ" korxonasi bank hisob raqamlariga kiradigan pul mablag'larini milliy va xorijiy valyutada taqsimlashni tartibga soladi, bundan tashqari: maqsadli moliyalashtirish sxemalariga kiradigan, 23202-sonli bank ssudalari va kredit hisobvarag'idagi mablag'lar kelib tushadigan mablag'lar bundan mustasno.

Temir yo'l xizmatlarini ko'rsatishdan kelib chiqadigan milliy valyutadagi pul mablag'lari bilan operatsiyalarni amalga oshirish uchun "O'z temir yo'l yo'lovchi nazorat" markazi va uning tarkibiy bo'linmalari (transport hujjatlarini qayta ishlash texnologik markazlari - Tech PD) va "O'zzeldepas" yo'lovchi tashish kompaniyasi tomonidan alohida jamg'arma hisobraqamlari ochiladi. O'TY avtomashinalarini sug'urta qilish kompaniyasining hisobvarag'idan mablag'larni taqsimlash namunasi Nizomning 1-ilovasida keltirilgan.

Yuk va yo'lovchilarni tashish bo'yicha xizmatlardan kelib tushgan milliy valyutadagi barcha mablag'lar faqat ushbu jamg'arma hisobvaraqlariga o'tkazilishi kerak.

Hisob-kitob - temir yo'l xizmatlarini ko'rsatishda olingan milliy valyutadagi mablag'lar bo'yicha pul operatsiyalari.

Ko'rib chiqilayotgan nizom "O'ztemiryo'lyo'lovchi" markazining tarkibiy bo'linmalari (texnik direksiyalari va stansiyalari) uchun transport xizmatlari mijozlari hisobiga tushgan mablag'lar hisobiga to'lovlarni amalga oshirishning quyidagi tartibini belgilaydi.

Temir yo'l xizmatlari mijozlaridan tushgan barcha mablag'lar mintaqaviy texnik PD ning jamg'arma ikkilamchi hisob raqamlariga o'tkaziladi. Shu bilan birga, mintaqaviy TT PD-larning jamg'arma ikkilamchi hisobvaraqlariga kelib tushgan barcha mablag'lar har kuni to'lovlarni buyurtmalar bo'yicha "O'ztemiryo'lyo'lovchi" markazining ikkinchi darajali jamg'arma hisobvarag'iga o'tkazmasdan yuboriladi.

Ko'rib chiqilayotgan rezerv tomonidan o'rnatilgan hisob-kitob va kassa operatsiyalarini aniq bajarish juda muhimdir. Mablag'larning o'z vaqtida va to'g'ri bajarilishi uchun mintaqaviy texnik PD rahbarlarining shaxsiy javobgarligi bor.

"O'zjeldorraschet" markazida "O'ztemiryo'lyo'lovchi nazorat" markazining jamg'arma ikkilamchi hisob varag'iga mintaqaviy texnik direksiyalardan va stantsiyalardan tushgan mablag'lar, transport buzilishlari paytida mijozlarga qaytariladigan summalar bundan mustasno, O'TY talab qilib olinadigan depozit hisob varag'iga kechiktirilmay yuboriladi.

AJ O'zbekiston temir yo'llari xabariga ko'ra, "O'TY" avtomobil sug'urta kompaniyasining talab qilib olinadigan depozit hisobvarag'iga kelib tushgan mablag'lar to'lov topshiriqnomalari bo'yicha ko'rib chiqilayotgan reglamentning 2-ilovasiga muvofiq proporsional ravishda ehtiyojlar uchun chegirib tashlanmasdan yuboriladi.

Sanoat markazlari va bo'limlari kompaniya tomonidan mahalliy byudjetlar va byudjetdan tashqari jamg'armalar oldidagi majburiyatlar bo'yicha hisoblangan summalar asosida korxonaning boshqaruv kengashi tomonidan tasdiqlangan rejalashtirilgan hisob-kitoblar va limitlar asosida (mahalliy soliqlar, byudjetdan tashqari badallar, ish haqi, ishlab chiqarishning boshqa xarajatlari) moliyalashtiriladi.

Nizom kompaniya tomonidan moliyalashtiriladigan tarkibiy bo'linmalar ro'yxatini va ular uchun mablag'larni taqsimlanishini Moliya vazirligi va Davlat soliq qo'mitasi bilan kelishishni ta'minlaydigan tartibni belgilaydi.

O'zbekiston Respublikasi hududi orqali xizmatlar, tranzit xizmatlari eksportidan olingan xorijiy valyutadagi mablag'lar bo'yicha hisob-kitob va pul operatsiyalari.

Chet el valyutasidagi tushumlar, O'zbekiston Respublikasi norezidentlariga poyezd chiptalarini sotish tartibiga ko'ra, "O'ztemiryo'lyo'lovchi" maxsus valyuta hisob raqamiga o'tkaziladi va "O'TY" avtotransport sug'urtasi kompaniyasining joriy valyuta hisob raqamiga qonun hujjatlarida belgilangan muddatda yuboriladi.

Belgilangan tartibda xizmatlar eksportidan olingan xorijiy valyutadagi barcha mablag'lar "O'ztemiryo'lyo'lovchinazorat" markazining tranzit valyuta hisob raqamiga o'tkaziladi va "O'TY" avtomobil transportini sug'urtalash kompaniyasining joriy valyuta hisob raqamiga o'tkaziladi.

Ushbu mablag'larning bir qismi qonun hujjatlarida belgilangan tartibda majburiy sotilishi kerak. Bu holda majburiy valyutani sotishdan tushgan pul mablag'lari tegishli O'TY SLCning talab qilib olinadigan depozit hisobvarag'iga o'tkaziladi va ko'rib chiqilayotgan nizomning 2-ilovasiga muvofiq taqsimlanadi. Majburiy sotilganidan keyin qolgan xorijiy valyutadagi mablag'lar O'TY AJ ning joriy valyuta hisobvarag'iga o'tkaziladi va ushbu nizomda belgilangan tartibda ishlatiladi.

Ushbu protsedura quyidagilarni nazarda tutadi:

- har bir kalendar choragi uchun O'TY tomonidan xorijiy valyutadagi kreditlarga xizmat ko'rsatishni ta'minlaydigan erkin va milliy valyutadagi miqdor belgilanadi. Ushbu summa tasdiqlangan xorijiy kreditlarni qaytarish jadvaliga muvofiq O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligining maxsus hisob raqamiga o'tkaziladi.

Qo'shimcha qoidalar

Soliq majburiyatlarini bajarish tartibida byudjetga o'tkaziladigan mablag'lar faqat o'z soliq majburiyatlarini bajarish uchun ajratiladi. Korxonalarda ko'rsatilgan miqdordagi to'lovlar bo'yicha o'z kreditorlarining soliq majburiyatlari bo'yicha to'lashga yo'l qo'yilmaydi.

Ko'rib chiqilayotgan nizomning ilovalariga muvofiq aniqlanadigan O'TY AJ korxonalarini uchun mablag'larni taqsimlanish nisbati taqvim choragi boshidan boshlab Davlat soliq qo'mitasi bilan birgalikda Davlat soliq qo'mitasi bilan birgalikda o'zgartirilishi mumkin.

Debitorlik qarzlari - bu ular bilan iqtisodiy munosabatlar natijasida yuridik yoki jismoniy shaxslardan uyushma (korxonaga, tashkilot) ga qarzdorlik summasi. U korxonaga aylanmasidan mablag' ajratilishini va qarzdorlar tomonidan ishlatilishini tavsiflaydi.

Qarzdor - korxonaga pul yoki mulkiy qarzi bo'lgan yuridik yoki jismoniy shaxs.

AJda yuk tashish uchun debitorlik qarzdorlikning asosiy miqdori (dz) shakllanadi. Bu qarz qanday paydo bo'ladi?

"O'TY" AJ faoliyatining asosiy faoliyatidagi korxonalarini buxgalteriya hisobi siyosati to'g'risidagi nizomga binoan yuklarni tashishdan tushgan daromad transportning tugashi va transport hujjatlarining kreditlash vaqtida qayd etiladi.

Shunday qilib, moliyaviy natija va soliqqa tortish ehtiyojlarini aniqlash uchun temir yo'l kompaniyasidan amalga oshirilgan yuk tashish uchun olinadigan daromad miqdorini hisoblash yuk tashish uchun to'lanadigan summani to'lash paytida emas, balki transport hujjatlari hisobga olingan paytdan boshlab amalga oshiriladi.

Agar yukni oluvchi bu vaqt uchun zarur mablag'ga ega bo'lmasa, debitorlik qarzdorligi paydo bo'ladi.

"O'TY" avtomobil sug'urta kompaniyasi korxonalarini hisobvaraqlaridan to'lovlarni amalga oshirish to'g'risidagi nizom quyidagilarni belgilab berdi: kompaniyaning barqaror ishlashini va to'lov qobiliyatini ta'minlash uchun debitorlik va kreditorlik qarzdorliklari ushbu qoidaning 4-ilovasida ko'rsatilgan miqdordan oshmasligi kerak. Agar ushbu darajadan oshsa, qarzlarni to'lash bo'yicha amaldagi qonunchilikka muvofiq choralar ko'rilishi kerak. Agar kerak bo'lsa, O'TY SLC hukumat komissiyasiga hisob-kitob mexanizmlarini takomillashtirish va byudjetga to'lovlar intizomini kuchaytirish bo'yicha qarzlarni kamaytirish bo'yicha takliflar kiritadi.

To'lovlarni o'z vaqtida yig'ish, shuningdek kreditorlik qarzlarni to'lash temir yo'l kompaniyasining barqaror moliyaviy holatini ta'minlashning muhim talablaridan biridir. Debitorlik va kreditorlik qarzlarning barqaror yuqori darajasi qanday ta'minlanadi? Ushbu muammoning turli xil echimlari ma'lum. Ular yuklarni tashish bo'yicha hisob-kitoblarni tashkil qilishni takomillashtirishga, ularni faollashtirishga asoslanadi. Ulardan ba'zilarini temir yo'l yuk tashish sharoitlariga qarab ko'rib chiqing.

1. Avans to'lovlari.

To'lovning ushbu shakli bilan xaridor (jo'natuvchi) tovarlar va xizmatlar narxining oldindan kelishilgan qismini to'laydi va yakuniy to'lov tovarlarni (ishlarni, xizmatlarni) tashishda amalga oshiriladi.

Ko'p yillar davomida temir yo'l transportida, transport jarayonining tabiati tufayli, transport, odatda, avans to'lovlari shaklida to'lanadi. Avans to'lovlari to'liq to'lash kechikishini istisno etmaydigan to'lovlarning faqat bir qismini tashkil etadi.

2. Akreditiv hisob-kitob shakli.

Tovarlar va xizmatlarni tashish uchun to'lov to'lovni qabul qiluvchiga (xaridorga) xizmat ko'rsatuvchi bankka omonatga qo'yilgan mablag'lar, akkreditiv berish to'g'risidagi arizada ko'rsatilgan shartlar asosida amalga oshiriladi.

3. Kafolat.

Xizmatlarni to'lashda foydalaniladi - qismlarga bo'lib. Xizmatlarni sotuvchi - bu holda temir yo'l xaridorning to'lov qobiliyatiga ishonmay, undan to'lovni amalga oshirish vaqtida puli bo'lmasa, xaridorning qarzini to'lash majburiyatini o'z zimmasiga oladigan katta ishonchli tuzilmaning kafolati berilishini so'raydi. Odatda yirik banklar garov sifatida ishtirok etadilar. Kafolatlar berilishi pullik xizmat bo'lib, uning miqdori to'lanmaslik xavfi darajasiga, shartnoma miqdoriga bog'liq.

4. Qarzlarni chegirma bilan sotish.

Debitorlik qarzlarni kreditor tomonidan sotilganligini anglatadi, bu qarzni oluvchining daromadini tashkil qiladi. Kreditor, temir yo'l, debitorlik qarzlarni boshqa shaxsga o'tkazadi, ma'lum miqdorda yo'qotadi, lekin qarzni qaytarish imkoniyatiga ega bo'ladi.

5. OTB tavsiyalari.

OTB mutaxassislari AJdan debitorlik qarzdorliklarini kelib chiqish sabablarini o'rganib chiqib, davlat aksionerlik jamiyatining egasi bo'lganligi sababli, GAK va ¹⁰GAKning asosiy qarzlari yakka egasi - davlat korxonalarida mavjud debitorlik va kreditorlik qarzlari birlashtirilishi kerak (birlashtirilgan).

OTB ekspertlarining fikricha hisobot va debitorlik qarzdorlikni boshqarish quyidagi tamoyillarga rioya qilinishini ta'minlashi kerak:

¹⁰ Malikov T., Haydarov N., "Moliya: umumdavlat moliyasi" o'quv qo'llanma Toshkent, "IQTISOD-MOLIYA", 2009 y. 556 b.

- shaffoflik - barcha operatsiyalar va balanslar aniq, moliyaviy hisob va javobgarlik aniq belgilangan va kuzatilgan;

- samaradorlik - o'zgarish xarajatlarga ta'sir qilmasligi kerak;

- qabul qilish - barcha tomonlar tomonidan kelishilgan o'zgarish.

Debitorlik va kreditorlik qarzlari odatda quyidagi toifalarga bo'linadi.

1. Tashqi, nodavlat - xususiy mijozlar va yetkazib beruvchilar bilan operatsiyalar.

2. Xorijiy davlatlar - boshqa davlatlardagi davlat korxonalarini bilan operatsiyalar.

3. O'TYga bo'ysunadigan korxonalar – O'TY tarkibiga kiradigan va boshqariladigan korxonalar o'rtasidagi operatsiyalar - bu toifadagi debitorlik va kreditorlik qarzlari qoplanadi va nolga teng bo'ladi;

4. O'TYning assotsiatsiyalangan korxonalarini – O'TY va O'TY (qisman nazoratsiz) aksiyalari bo'lgan korxonalar o'rtasidagi operatsiyalar.

5. Respublikaning boshqa davlat tashkilotlari va korxonalarini.

6.3. Korxonalarining debitorlik qarzdorlik boshqarmasi

Debitorlik qarzlari - bu ular bilan iqtisodiy munosabatlar natijasida yuridik yoki jismoniy shaxslardan uyushma (korxonalar, tashkilot)ga qarzdorlik summasi. U korxonalar aylanmasidan mablag 'ajratilishini va qarzdorlar tomonidan ishlatilishini tavsiflaydi.

Qarzdor - korxonalar pul yoki mulkiy qarzi bo'lgan yuridik yoki jismoniy shaxs.

AJda yuk tashish uchun debitorlik qarzdorlikning asosiy miqdori (dz) shakllanadi. Bu qarz qanday paydo bo'ladi?

"O'TY" AJ faoliyatining asosiy faoliyatidagi korxonalarini buxgalteriya hisobi siyosati to'g'risidagi nizomga binoan yuklarni tashishdan tushgan daromad transportning tugashi va transport hujjatlarining kreditlash vaqtida qayd etiladi (Hisob siyosati to'g'risidagi nizom 4,33).

Shunday qilib, moliyaviy natija va soliqqa tortish ehtiyojlarini aniqlash uchun temir yo'l kompaniyasidan amalga oshirilgan yuk tashish uchun olinadigan daromad miqdorini hisoblash yuk tashish uchun to'lanadigan summani to'lash paytida emas, balki transport hujjatlari hisobga olingan paytdan boshlab amalga oshiriladi.

Agar yukni oluvchi bu vaqt uchun zarur mablag'ga ega bo'lmasa, debitorlik qarzdorligi paydo bo'ladi.

"O'TY" avtomobil sug'urta kompaniyasi korxonalari hisobvaraqlaridan to'lovlarni amalga oshirish to'g'risidagi Nizom quyidagilarni belgilab berdi: kompaniyaning barqaror ishlashini va to'lov qobiliyatini ta'minlash uchun debitorlik va kreditorlik qarzdorliklari ushbu qoidaning 4-ilovasida ko'rsatilgan miqdordan oshmasligi kerak. Agar ushbu darajadan oshsa, qarzlarni to'lash bo'yicha amaldagi qonunchilikka muvofiq choralar ko'rilishi kerak. Agar kerak bo'lsa, O'TY SLC hukumat komissiyasiga hisob-kitob mexanizmlarini takomillashtirish va byudjetga to'lovlar intizomini kuchaytirish bo'yicha qarzlarni kamaytirish bo'yicha takliflar kiritadi.

To'lovlarni o'z vaqtida yig'ish, shuningdek kreditorlik qarzlarni to'lash temir yo'l kompaniyasining barqaror moliyaviy holatini ta'minlashning muhim talablaridan biridir. Debitorlik va kreditorlik qarzlarning barqaror yuqori darajasi qanday ta'minlanadi? Ushbu muammoning turli xil echimlari ma'lum. Ular yuklarni tashish bo'yicha hisob-kitoblarni tashkil qilishni takomillashtirishga, ularni faollashtirishga asoslanadi. Ulardan ba'zilarini temir yo'l yuk tashish sharoitlariga qarab ko'rib chiqamiz.

1. Avans to'lovlari.

To'lovning ushbu shakli bilan xaridor (jo'natuvchi) tovarlar va xizmatlar narxining oldindan kelishilgan qismini to'laydi va yakuniy to'lov tovarlarni (ishlarni, xizmatlarni) tashishda amalga oshiriladi.

Ko'p yillar davomida temir yo'l transportida, transport jarayonining tabiati tufayli, transport, odatda, avans to'lovlari shaklida to'lanadi. Avans to'lovlari to'liq to'lash kechikishini istisno etmaydigan to'lovlarning faqat bir qismini tashkil etadi.

2. Akreditiv hisob-kitob shakli.

Tovarlar va xizmatlarni tashish uchun to'lov to'lovni qabul qiluvchiga (xaridorga) xizmat ko'rsatuvchi bankka omonatga qo'yilgan mablag'lar, akkreditiv berish to'g'risidagi arizada ko'rsatilgan shartlar asosida amalga oshiriladi.

3. Kafolat.

Xizmatlarni to'lashda foydalaniladi qismlarga bo'lib. Xizmatlarni sotuvchi - bu holda temir yo'l - xaridorning to'lov qobiliyatiga ishonmay, undan to'lovni amalga oshirish vaqtida puli bo'lmasa, xaridorning qarzini to'lash majburiyatini o'z zimmasiga oladigan katta ishonchli tuzilmaning kafolati berilishini so'raydi. Odatda yirik banklar garov

sifatida ishtirok etadilar. Kafolatlar berilishi pullik xizmat bo'lib, uning miqdori to'lanmaslik xavfi darajasiga, shartnoma miqdoriga bog'liq.

4. Qarzlarni chegirma bilan sotish.

Debitorlik qarzlarni kreditor tomonidan sotilganligini anglatadi, bu qarzni oluvchining daromadini tashkil qiladi. Kreditor, temir yo'l, debitorlik qarzlarni boshqa shaxsga o'tkazadi, ma'lum miqdorda yo'qotadi, lekin qarzni qaytarish imkoniyatiga ega bo'ladi.

5. OTB tavsiyalari.

OTB mutaxassislari AJdan debitorlik qarzdorliklarini kelib chiqish sabablarini o'rganib chiqib, davlat aksionerlik jamiyatining egasi bo'lganligi sababli, AJ va AJning asosiy qarzlari yakka egasi - davlat korxonalarida mavjud debitorlik va kreditorlik qarzlari birlashtirilishi kerak (birlashtirilgan).

OTB ekspertlarining fikricha hisobot va debitorlik qarzdorlikni boshqarish quyidagi tamoyillarga rioya qilinishini ta'minlashi kerak: shaffoflik barcha operatsiyalar va balanslar aniq;

moliyaviy hisob va javobgarlik aniq belgilangan va kuzatilgan;

samaradorlik - o'zgarish xarajatlarga ta'sir qilmasligi kerak;

qabul qilish - barcha tomonlar tomonidan kelishilgan o'zgarish.

Debitorlik va kreditorlik qarzlari odatda quyidagi toifalarga bo'linadi.

1. Tashqi, nodavlat - xususiy mijozlar va yetkazib beruvchilar bilan operatsiyalar.

2. Xorijiy davlatlar - boshqa davlatlardagi davlat korxonalarida bilan operatsiyalar.

3. O'TYga bo'ysunadigan korxonalar – O'TY tarkibiga kiradigan va boshqariladigan korxonalar o'rtasidagi operatsiyalar - bu toifadagi debitorlik va kreditorlik qarzlari qoplanadi va nolga teng bo'ladi;

4. O'TYning assotsiatsiyalangan korxonalarida – O'TY va O'TY (qisman nazoratsiz) aksiyalari bo'lgan korxonalar o'rtasidagi operatsiyalar.

5. Respublikaning boshqa davlat tashkilotlari va korxonalarida.

6.4. Kompaniyaning pul boshqarmasi tashkilotini takomillashtirish.

Mamlakat iqtisodiyotining barcha tarmoqlarida, shu jumladan temir yo'l transportida amalga oshirilayotgan davlat boshqaruvini takomillashtirishning muhim yo'nalishi bu markazsizlashtirish hisoblanadi. O'zbekistonda markazlashtirilmaganlik ma'muriy

islohotlarning muhim yo'nalishlaridan biri hisoblanadi. Markazsizlashtirish ma'muriy tizim va inson taraqqiyoti samaradorligini oshirish bo'yicha davlat dasturlarini shakllantirish va moliyalashtirishda mahalliy jamoalarni bevosita jalb qilish vositasi sifatida qaralmoqda.¹¹

Ma'muriy iqtisodiyotdan bozor iqtisodiyotiga o'tish jarayonida markazsizlashtirish davlatning iqtisodiyotga aralashuvini kamaytirishni o'z ichiga oladi. Temir yo'l transportida bu quyidagicha namoyon bo'ladi:

birinchidan, keng xususiylashtirish hisobiga davlatga tegishli bo'lgan ishlab chiqarish kapitalining ulushini kamaytirishda; ikkinchidan, "UTI" Davlat aksiyadorlik temir yo'l kompaniyasi boshqaruvini tarkibidagi korxonalar va chiziqli tarkibiy bo'linmalarning mahsulotlariga (ishlariga, xizmatlariga) narxlarni erkinlashtirish orqali.

Zamonaviy sharoitda xalqaro tashuvlarda yuk tashishni rivojlantirish temir yo'l kompaniyasi uchun alohida ahamiyatga ega. 2005 yil yanvar oyida O'zbekiston transport va transport kommunikatsiyalari uyushmasida transport koridorini yaratish bo'yicha birinchi yig'ilish bo'lib o'tdi, unda O'zbekiston, Eron va Afg'oniston delegatlari ishtirok etdilar. Ushbu koridor tovarlarni Fors ko'rfaziga yetkazib berish narxini pasaytiradi, bu ularning raqobatbardoshligini oshiradi. Hozirda o'rganilayotgan "Shimol - Janub" yo'nalishi bo'yicha yuk tashish yo'laklarini shakllantirishning boshqa variantlari mavjud.

"O'TY" temir yo'l kompaniyasida moliyaviy-iqtisodiy faoliyatni boshqarishni takomillashtirish jarayonida mablag'larni tashkil etish va ulardan foydalanishning yangi tizimi yaratildi, bu moliyaviy resurslarni kompaniya boshqaruvi darajasida konsratsiyalash, ichki iqtisodiy munosabatlarni yaxshilash va mehnat unumdorligini oshirish bilan tavsiflanadi. Shu bilan birga, kompaniya xodimlarining tarkibida o'zgarishlar yuz bermoqda: muhandislik va texnik xodimlarning ulushi oshib bermoqda, mos ravishda umumiy va ma'muriy-boshqaruv xarajatlari ulushi ortib bermoqda, bu asosiy ish jarayonini boshqarish darajasining oshganligidan dalolat beradi.

¹¹ Intermediate Financial Management (Finance Titles in the Brigham Family) Evgene F. Brigham, Phillip R. Daves lengage learning 2015.

Savollar:

1. Axborot bazasi qanday hisobotlardan iborat?
2. Yuk tashuvchilarning talablarini ularning buyruqlari bajarilishi temir yo'l kompaniyasining daromadlarini shakllantirishga qanday omillar ta'sir ko'rsatadi?
3. Debitorlik va kreditorlik qarzlari qanday toifalarga bo'linadi?
4. Iqtisodiy axborotni tashkil etish va undan foydalanishdagi mavjud kamchiliklar qanday kamchiliklar?
5. "O'TY" temir yo'l kompaniyasida moliyaviy-iqtisodiy faoliyatni boshqarishni takomillashtirish jarayonida mablag'larni tashkil etish va ulardan foydalanishda qanday tizimlar yaratilgan?

Test:

1. Pul majburiyatlari to'lab berilmasligi oqibatida korxonaning majburiy tugatilishi bu...?
 - a) bankrotlik
 - b) kreditorlik
 - c) debitorlik
 - d) krezis
2. Tegishli majburiyatlar va to'lov majburiyati yuzaga kelgan kundan e'tiboran qancha vaqt davomida qarzdor tomonidan bajarilmagan bo'lsa, bunday holat bankrotlik alomati deb e'tirof etiladi.
 - a) 6 oyda
 - b) 3 oyda
 - c) 1 yilda
 - d) 3 yilda
3. Qarzdor yuridik shaxs tomonidan pul majburiyatlari va (yoki) majburiy to'lovlar majburiyati bajaralishini to'xtatib turish bu ...?
 - a) moratoriy
 - b) kuzatuv
 - c) pul majburiyati

d) kelishuv bitimi

4. Qarzdor yuridik shaxsning muassislari (ishtrokchilari) yoki uning mol-mulki egalari, kreditorlar va boshqa shaxslar tomonidan qarzdorning to'lov qobiliyatini tiklash hamda bankrotligining oldini olish maqsadida ko'riladigan chora-tadbirlar bu...?

a) sudgacha sanatsiya qilish

b) sud sanatsiyasi

c) sud boshqaruvchisi

d) to'g'ri javob yoq.

5. Investitsiya faoliyati bu...?

a) bu faoliyat natijasida korxonaning o'z kapitalining va qarzlarning hajmida va tuzilishida o'zgarishlar sodir bo'ladi

b) bu pul ekvivalentlariga kirmaydigan uzoq muddatli aktivlarni va boshqa investitsiyalarni sotib olish va sotish, to'lanadigan kreditlarning berilishi va olinishi

c) yuridik shaxsning daromad olish yuzasidan asosiy faoliyat va investitsiya va moliyaviy faoliyatiga mansub bo'lmagan boshqa faoliyatidir.

d) to'g'ri javob yoq.

6. Gorizontall tahlilda...?

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'riligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi

b) qator yillardagi hisobotlar ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi

c) joriy davr ko'rsatkichlari avvalgi davrlar yoki reja (smeta) bilan taqqoslanadi

d) to'g'ri javob yoq.

7. Korxonalar ishlab chiqarish miqyosi va xodimlar soniga ko'ra:

a) mikrofirmalar, kichik va yirik korxonalar

b) davlat va nodavlat

c) uzluksiz, mavsumiy va uzlukli

d) to'g'ri javob yoq.

8. Yirik korxonalar tarkibiga ishlovchilar soni qanchani tashkil qiluvchi korxonalarni kiritish mumkin?
- a) 500 va undan ortiq
 - b) 400 va undan ortiq
 - c) 600 va undan ortiq
 - d) 300 va undan ortiq
9. Hozirgi vaqtda mulkchilik shakliga ko'ra ... turdagi korxonalar mavjud.
- a) davlat, munisipial
 - b) jamoa, individual
 - c) oilaviy, xususiy
 - d) barcha javoblar to'g'ri.
10. Konzern bu ... ?
- a) bu aniq iqtisodiy loyihalarni amalga oshirishni maqsad qilgan korxonalarining muvaqqat birlashmasidir.
 - b) umumiy manfaatlarga ega hamda shartnomalar, kapital va qo'shma faoliyatda ishtrok etish bilan bog'liq bo'lgan korxonalarining yirik birlashuvini aks ettiradi
 - c) bu lotincha so'zdan olingan bo'lib, "ruxsat", "yon berish" ma'nosini anglatadi
 - d) to'g'ri javob yoq.

3 BOB. PUL MABLAG'LARINI MOLIYAVIY TA'MINOTGA JALB ETISH

3.1. O'z-o'zini moliyalashtirish jarayonini boshqarish yo'nalishlari

- 1. Narx belgilash
- 2. Korxonalar bo'linmalaridagi narxlar va tariflar
- 3. Yuklarni tashish bilan bog'liq bo'lgan ixtiyoriy ishlar va xizmatlar uchun shartnomaviy tariflar
- 4. Sotilgan mahsulotlarga (ishlarga, xizmatlarga) shartnoma (bepul) narxlar va tariflarni shakllantirish va ulardan foydalanish
- 5. "O'TY" AJ tarif siyosati

6. Hisoblash xususiyatlari va ularni prognozlash, xalqaro yuk tashish aloqalari uchun to'lovlar

7. Yuk tashish va yo'lovchilarni tashish uchun temir yo'l stavkalari

7.1. Narx belgilash

Narxlarni belgilash - bu sotilgan mahsulotlar (ishlar, xizmatlar) uchun narxlarni (tariflarni) shakllantirish jarayoni. Iqtisodiyotning boshqa tarmoqlari singari temir yo'l transporti korxonalari ham doimo muammoga duch kelmoqdalar bozor sharoitidagi o'zgarishlarni to'liq hisobga olish va nafaqat sotuvchilar, balki xaridorlarning manfaatlarini ta'minlash maqsadida narxlarni (tariflarni) takomillashtirish.¹²

Bozorda narx belgilash ko'p omillarga bog'liq bo'lgan jarayondir. Ularning ta'sirini hisobga olish zarurati korxonalarni sotilishi rejalashtirilgan mahsulotga talab bozorini o'rganishni va marketing asosida narxlashning umumiy yo'nalishini aniqlashni talab qiladi.

Narxlar va narxlar marketingning asosiy tarkibiy qismlaridan biridir. Mahsulotning raqobatbardoshligi, unga bo'lgan talab darajasi, sotish hajmi va korxonalarining iqtisodiy faoliyatining yakuniy moliyaviy natijalari narxlarni to'g'ri qabul qilishga bog'liqdir. Narxlar siyosatining mohiyati narxlarni belgilash va ularni transport xizmatlari bozorida muayyan vaziyat sharoitida qo'llash, mumkin bo'lgan maksimal segmentni o'zlashtirish, daromad va foydaning taxmin qilingan miqdorini olish uchun. G'arb iqtisodchilarining fikriga ko'ra, narx bozor iqtisodiyotidagi bitimlarning asosiy signalidir.

Narx ishlab chiqaruvchilar va iste'molchilar o'rtasida kelishilgan bo'lib, ikkala tomon ham bitim predmeti bo'lgan tovarlar va xizmatlarga qo'ygan qiymatini aks ettiradi. Bozor bo'lmagan joyda tomonlar bozorga oid bo'lmagan narxlarni kelishib olishlari kerak. Bunday narxlash jarayonining maqsadi bozor narxlariga yaqin bo'lgan narxlarni yaratishdan iborat bo'lishi kerak, chunki bozor narxlari foydali rag'batlarni ta'minlaydi:

- samarali operatsiyalarni rag'batlantirish;

¹² Financial management: theory and practice. Eugene F. Brigham, Michael C. Ehrhardt. South – Western, 2014.

- xizmatlar sifatini yaxshilaydigan yoki xarajatlarni kamaytiradigan texnologiyalarga sarmoyalarni jalb qilish;

- aktivlarga samarali investitsiyalarni jalb qilish.

Savol narxlarni tartibga solish darajasiga bog'liq.

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2002 yil 5 noyabrdagi qaroriga muvofiq O'TY va alohida buyurtmachilar bilan doimiy ravishda ish olib boradigan alohida korxonalar - "O'ztemiryo'lyo'lovchi", "O'ztemirkonkontiner", "Dorreftans Uzremvagon" va "Toshkent avtomobilsozlik zavodi" o'rtasida narxlar tartibga solinmaydi. Bu yerda narxlarni belgilash jarayonida bir yoki bir nechta davlat organlari hakamlik qiluvchi sifatida ishtirok etadilar. Monopoliyaga qarshi qonunchilik va "Raqobatni rivojlantirish to'g'risida" gi qonun, tarif jarayoni tomonidan tartibga solinadigan narxlar O'TY ning bozorda boshqa korxonalarga infratuzilma va lokomotiv yetkazib beruvchi sifatidagi qiymati bo'lishi mumkinligini belgilab qo'ydi.

Raqobat mavjud bo'lganda, mahsulot ishlab chiqaradigan va raqobatbardosh segmentlarda mahsulot sotadigan kompaniyalarga tartibga solinadigan tariflardan yuz o'girish va ularga narxlarni (tariflarni) shakllantirish va ishlatishda katta avtonomiya berish tavsiya etiladi, lekin har doim O'zbekiston Respublikasining qonunlarida belgilangan huquqlar doirasida belgilanadi.

Narxlarni (tariflarni) shakllantirish va undan foydalanish tartibini ko'rib chiqishni boshlagan holda, O'zbekiston qonunlariga va belgilangan tartibiga doimo tayanib, temir yo'l kompaniyasining korxonalari va bo'limlariga ishlab chiqarish samaradorligiga ta'sir etuvchi asosiy iqtisodiy mexanizmlardan biri sifatida ko'piklardan (tariflardan) foydalanish uchun keng imkoniyatlar yaratiladi.

O'TY bo'linmalari o'rtasida ko'rsatilgan xizmatlar temir yo'l kompaniyasi tomonidan to'liq nazorat qilinadigan ichki narxlarda to'lanadi.

Narxning ahamiyati, undan foydalanish imkoniyati uning qanday shakllanishiga bog'liq.

Narxni shakllantirishning asosiy maqsadi, narx belgilashning asosiy yo'nalishi, odatda narxlash strategiyasi deb ataladi. Narxni (tarifni) shakllantirishda uning qiymatiga ta'sir qiluvchi barcha omillarni hisobga olish kerak.

Har qanday omilni etarlicha baholamaslik mahsulot ishlab chiqarish va sotish samaradorligiga narxlarning ta'siri imkoniyatlaridan to'liq foydalanilmaslikka olib keladi. Taniqli iqtisodchi Filip Kotler mashhur "Marketing, menejment" asarida ta'kidlashicha narxlashda ko'pincha xatolarga yo'l qo'yiladi:

- buxgalteriya hisobida;
- narxlar moslashuvchanligi yo'qligi, bu kompaniyaga bozorda yuz berayotgan o'zgarishlardan foydalanishga imkon bermaydi;
- narxlar marketing elementlarini hisobga olmagan holda belgilanadi, uning bozordagi mavqeini aniqlash strategiyasida ahamiyati etarlicha baholanmaydi;
- narx turli xil mahsulotlarning xususiyatlarini, bozor segmentlarini va sotib olish shartlarini to'liq hisobga olmaydi.¹³

Narxlar hal qiluvchi omildir, masalan, temir yo'llarda narxlarni (tariflarni) ishlab chiqish vazifasi yuklatilgan bozor bo'limlari bozor iqtisodiyotining barcha talablariga javob beradigan narxlarni belgilash uchun.

Shu maqsadda O'TY temir yo'l kompaniyasida prognozlash va iqtisodiy tahlil bo'limi tarkibida tariflar bo'limi tashkil etildi. Narxlar (tariflar) dan foydalanish imkoniyatlarini kengaytirish maqsadida kompaniyalar, aktsiyadorlik jamiyatlari va korxonalar o'z mahsulotlarini (ishlarni, xizmatlarni) potentsial xaridorlarining qiziqishlari va talablarini hisobga olgan holda narxlar strategiyasini ishlab chiqmoqdalar.

Narxlar strategiyasini ishlab chiqishda mahsulot ishlab chiqarish va sotish va turli xizmatlarni taqdim etishni kutayotgan potentsial xaridorlarning doirasini hisobga olish tavsiya etiladi. Yuklarni tashish uchun tarif darajasini aniqlashda transport komponentining qiymati uning narxidagi va boshqa bir qator omillar ham hisobga olinadi. Yo'lovchilarni tashishda, yuqori narxli strategiya yo'lovchilarga eng yuqori darajadagi qulayliklarni ta'minlaydi: hammom, dush va boshqa narsalar bilan jihozlangan, yengil avtoulowlardagi bitta va ikki kishilik qismlar.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida narxlarni belgilashning maqsadi nafaqat mahsulotlarni (xizmatlarni) ishlab chiqarish va sotish xarajatlarini qoplashni ta'minlash, balki potentsial

¹³ Filip Kotler. K.L.Keller "Marketing, menejment" o'quv qo'llanma London, 1997 y.

xaridorlarga taklif etilayotgan mahsulotlarning jozibadorligini yaratish, sifat ko'rsatkichlari darajasidagi talablardagi tafovutlarni hisobga olishdir.

O'TY temir yo'l kompaniyasi, uning korxonalari, aktsiyadorlik jamiyatlariga potensial xaridorlarning mazmuni va sifatiga bo'lgan talablaridagi tafovutlarni hisobga olgan holda taqdim etilayotgan xizmatlarning turli darajalariga yo'naltirilgan bir nechta narxlash strategiyalariga ega bo'lish tavsiya etiladi. Yuklarni tashish uchun tarifni belgilashda mahsulot turlari (yuk turi), yuk narxidagi transport komponenti, transport masofasi va boshqa omillar hisobga olinadi. Narxlar strategiyasining mavjudligi bozor o'zgarishini hisobga olgan holda qabul qilingan narxlarga (tariflarga) o'zgartirish kiritish imkoniyatini istisno etmaydi. Ushbu maqsadlar uchun moslashuvchan tariflar, qo'shimcha to'lovlar, tariflarga chegirmalar va boshqalar qo'llaniladi. Narxlar strategiyasi nafaqat yuklarni, yo'lovchilarni tashishda, balki yordamchi mahsulotlarni (ishlarni, xizmatlarni) sotish uchun ham ishlab chiqilishi kerak.

Yordamchi faoliyatda, shuningdek, potensial xaridorlarning talablariga va shunga mos ravishda sotish narxlari nuqtai nazaridan yo'naltirilgan sifat ko'rsatkichlari jihatidan farq qiladigan xizmatlar ko'rsatilishi mumkin. Narxlarni belgilash vazifalari Birinchidan, temir yo'l kompaniyasi, uning korxonalari, aktsiyadorlik jamiyatlari turli xil xizmatlarni taklif qilish orqali maqsadlarni belgilashlari kerak. Maqsadlarga muvofiq narx shakllanadi.

Temir yo'l kompaniyasining asosiy faoliyatiga nisbatan narxlar strategiyasini belgilashda quyidagi maqsadlar hisobga olinishi mumkin: yuk tashish hajmining maksimal o'sishi; yordamchi faoliyatni rivojlantirishga imkon beradigan yo'lovchilar oqimining maksimal o'sishi; xalqaro tashishlarda yuk tashish uchun jozibali sharoitlarni yaratish; zararli yo'lovchilar tashishni kamaytirish, ularning rentabelligini oshirish.

Yuk tashish hajmining maksimal darajada ko'payishi temir yo'l kompaniyasining daromadini oshirish va transport birligiga xarajatlarini kamaytirishning asosiy usuli hisoblanadi - 10 tonna/km tezlikda va bu, o'z navbatida, daromadni ko'paytirishdir.

Yuk aylanmasi o'sishi uchun eng qulay shart-sharoitlarni yaratish narxlar strategiyasining muhim vazifalaridan biridir. Shu maqsadda nafaqat mavjud tariflarga turli xil chegirmalar berish ko'zda tutilgan, balki yuk tashish tariflari o'zlari tashiladigan

tovarlarning to'lov qobiliyatini hisobga olgan holda ular qabul qilinmaydigan tarzda tuziladi yuk tashuvchining transport xarajatlari tarkibidagi tashilgan yuk qiymatidagi ulushi, uning transport qismi. Masalan, qimmat baho yuklarni tashish xarajatlari ulushining ko'payishi, odatda, yuk egasi tomonidan past qiymatli quyma tovarlarni (qum, granit, tsement va boshqalar) tashishda uning o'sishiga nisbatan ancha yuqori talab bilan qabul qilinadi. Xarajat talabiga ega bo'lgan yuklarni tashishda transport xarajatlari ulushining ko'payishi tashilayotgan tovarlarning narxiga sezilarli ta'sir ko'rsatmaydi, shu bilan birga past qiymatli yuklarni tashish xarajatlarining o'sishi unga jiddiy ta'sir ko'rsatadi. Yuk aylanmasining ko'payishi 10 tonna km tezlikda foydalanish uchun transport xarajatlari kamayishiga va daromadning oshishiga olib keladi. Yuklarni temir yo'l transportida tashish uchun tariflar (narxlar) qurilishining o'ziga xos xususiyati ularning me'yoriy sifat ko'rsatkichlariga yo'naltirilganligi: yuklarni etkazib berish tezligi, harakatlanuvchi tarkibning tashish qobiliyatidan to'liq foydalanish, energiya manbalaridan (elektr energiyasi, poezdlarni tortib olish uchun yoqilg'i) samarali foydalanish va boshqalar. Yuk tashish ham tashkil etilgan. transport - lokomotivning tortishish kuchidan to'liq foydalanishga yo'naltirilgan tortishish hisob-kitoblari bilan belgilangan yuk poezdining og'irligi va boshqalar. yukni tashish nafaqat hajmi, balki sifat ko'rsatkichlari ham yuk tashuvchidir. Muayyan bozor sharoitida yuk jo'natuvchi yuklarini iloji boricha tezroq yetkazib berilishini va yuk yetkazib berish tezligining oshishi bilan bog'liq barcha qo'shimcha xarajatlarni to'lashga tayyor bo'lishini istaydi.

Yuk tashuvchining talablari va temir yo'l kompaniyasining manfaatlarini inobatga olgan moslashuvchan tariflarni ishlab chiqish kerak. Yuk tashish hajmini maksimal darajada oshirishga yo'naltirilgan narxlar strategiyasi quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- "moslashuvchan tariflarni" ishlab chiqish va qo'llash;
- yuklarni tashishda individual yondoshuv talablarining bajarilishi munosabati bilan temir yo'l kompaniyasining xarajatlari oshishini hisobga olgan holda joriy tarifga qo'shiladigan hissa;
- trafik hajmini oshirish maqsadida mavjud tariflarga chegirmalar ishlab chiqish va qo'llash.

Yuk tashish bozoriga bo'lgan talab va potentsial yuk tashuvchilarning talablarini tahlil qilish asosida narxlarni belgilash strategiyasi yuk tashuvchilar va temir yo'l kompaniyalari manfaatlariga qarab ularning raqobatbardoshligini oshiradigan amaldagi tariflarda qo'shimcha to'lovlar va chegirmalarni ishlab chiqishni ko'zda tutadi. Yo'lovchi tashish hajmini oshirish yo'lovchilarni tashishidan keladigan tushumning oshishiga va transport birligiga xarajatlarning pasayishiga olib keladi, bu, birinchi navbatda, aniq belgilangan xarajatlar hisobiga amalga oshiriladi, ularning ulushi 60% dan oshadi.

Yo'lovchilarni tashishdagi narxlar strategiyasi tariflarni belgilash orqali ularning hajmini oshirishga yo'naltirilishi barcha vilkalar bo'ylab yo'lovchilar oqimini ko'paytirishni rag'batlantirish kerak.

Hozirgi vaqtda avtotransport qisqa va o'rta masofalarga yo'lovchilar tashishda faol raqobatdosh bo'lib, temir yo'lga parallel yo'nalishlarda tarif darajasi temir yo'l tarifidan pastdir. Narxlar strategiyasini ishlab chiqishda iste'molchilarning narxga ta'sirchanligini ta'sir qiluvchi omillarni tahlil qilish tavsiya etiladi. Oddiy vaziyatda talab va narxlar teskari proporsionaldir: narxlar oshishi bilan talab pasayadi va aksincha, narx qancha past bo'lsa, talab shuncha yuqori bo'ladi. Ammo ushbu mahsulot turiga (ish, xizmat) narxning maqbulligi, uning turli omillar ta'siri ostida ko'tarilishi turlicha qabul qilinadi: bir holatda mahsulot narxining oshishi talabning pasayishiga olib keladi, boshqasida esa ahamiyatsiz bo'lib, u befarq qabul qilinadi.

Yuk tashish narxining arzonligiga ta'sir ko'rsatadigan asosiy omillar transport xizmatlarini ishlab chiqarish umumiy qiymatidagi transport xizmatlari narxining ulushining muhimligini anglatadi: bu qanchalik yuqori bo'lsa, yuk tashuvchi uchun sezgir bo'ladi. Qoida tariqasida, qimmat tovarlar narxida yuk jo'natuvchi xarajatlarining ulushi unchalik katta emas, uning oqilona o'sishi bunday tovarlarni tashish hajmiga ta'sir qilmaydi. Arzon tovarlarni (qurilish materiallari, balast, ko'mir) tashish uchun yuk egasining xarajatlarida transport uchun tarifni to'lash xarajatlarining ulushi juda katta.

"O'zTY AJ" O'TY prognozlash va iqtisodiy tahlil direktsiyasi mutaxassislarining hisob-kitoblariga ko'ra, 100 km masofada transportning bir tonna narxiga qarab transport komponentining ulushi foizning bir qismidan (qimmat tovarlar uchun, dumaloq jurnal 75 STZ metall burchagi, ignabargli arra daraxti) 40-50 gacha o'zgaradi va undan ko'p foiz

(past narxga ega bo'lgan tovarlar: shag'al, plitalar), transport masofasi 500 km bo'lgan transport tarkibi ulushidagi tafovutlar yanada muhimroqdir: ushbu tovarlar uchun foizlarning 60 foizidan 60-110 foizigacha va undan ko'prog'i, ko'p marta.

Bu holda, transport uchun narxning (tarifning) ozgina ko'tarilishi yuk qabul qiluvchi tomonidan juda og'riqli deb qabul qilinadi va bunday yuklarni tashish hajmiga salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin. Bozor iqtisodiyoti sharoitida O'TY xodimlarining asosiy vazifalaridan biri temir yo'l transportiga yuqori daromadli transportni jalb qilish edi. Kichik va o'rta biznesning yuk jo'natuvchilariga alohida e'tibor berilishi kerak. Zamonaviy sharoitda ushbu segmentda yuk tashish uchun yuqori haq to'lanadigan tarif guruhlari yuklari: mashinalar, uskunalar, sanoat tovarlari taqdim etiladi. temir yo'l kompaniyasi tomonidan bajarilgan transportning umumiy hajmida yuqori rentabelli tovarlar 30% dan ko'proqni tashkil qiladi. Ularning hajmining o'sishi va shunga mos ravishda kompaniyaning daromadlari potensial yuk tashuvchilar, shu jumladan kichik va o'rta biznes vakillari bilan sheriklik aloqalari qanday yo'lga qo'yilganiga bog'liq.

O'TY temir yo'l kompaniyasining ishlab chiqarish faoliyati diversifikatsiyaning yuqori darajada rivojlanishi bilan tavsiflanadi - mahsulotlarning (ishlarning, xizmatlarning) narxini belgilashda ishlab chiqarish va sotish xususiyatlarini hisobga oladigan turli xil yondashuvlar va texnikalarni qo'llash zarurligini keltirib chiqaradigan turli xil mahsulotlarni (ishlarni, xizmatlarni) sotish. Narxlar va tariflarni shakllantirishda mahsulotlar (ishlar, xizmatlar) guruhlarga ajratiladi: transport - aloqa turi, yordamchi va yordamchi faoliyat turlari bo'yicha - tarkib, ish yo'nalishi bo'yicha.

7.2. Korxonalar bo'linmalaridagi narxlar va tariflar

O'TY korxonalar va bo'limlari tomonidan sotiladigan mahsulotlarga (ishlarga, xizmatlarga) narxlar va tariflar O'TY korxonalar, bo'limlari va bo'linmalarida narxlar va tariflarni shakllantirish va ulardan foydalanish tartibi to'g'risidagi nizomga muvofiq belgilanadi. Kompaniya Boshqaruvi Raisining 16.06.2003 NF-256-sonli buyrug'i bilan tasdiqlangan.

"O'TY O'zTYAJ" ning iqtisodiy oborotiga xizmat ko'rsatish uchun ishlatiladigan barcha narxlar va tariflar quyidagilarga bo'linadi:

1) tariflar va O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi tomonidan tartibga solinadigan narxlar: ichki davlat xabarida tovarlar, yo'lovchilar, bagaj va yuklarni tashish uchun tariflar;

2) xalqaro shartnomalarga muvofiq o'rnatilgan tariflar: xalqaro va davlatlararo aloqada yuklarni, yo'lovchilarni, bagaj va yuklarni tashish uchun tariflar:

3) O'TYAJ ijroiya organi tomonidan tartibga solinadigan narxlar va tariflar

4) bepul, shartnoma tariflari va narxlari ishlab chiqilgan:

-O'TYAJ tarkibiga kirmaydigan tashqi xo'jalik yurituvchi subyektlarga, shuningdek, aholiga sotiladigan tovarlar va xizmatlar;

-yuk tashuvchilar va yuk oluvchilar bilan tuzilgan shartnomalar bo'yicha qo'shimcha to'lovlar stavkalari, tashish bilan bog'liq bo'lgan qo'shimcha ishlar va xizmatlar uchun tariflar;

- "Uzvagon" OAJ tarkibidagi vagon depolari va RJU temir yo'llari va vagon boshqarmasi tarkibiga kiruvchi yuk vagonlarini ta'mirlash, ushbu bo'lim va boshqalar bilan tuzilgan shartnomalarga binoan ichki yuk tashish uchun tariflar O'TY "O'zTYAJ" tomonidan ishlab chiqilgan va tasdiqlangan. O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi Xalqaro tashishlarda yuk tashish uchun tariflar darajasi MDH davlatlari temir yo'llarining tarif siyosatiga asoslanib, kelgusi yuk yiliga mo'ljallangan "O'TY" avtomobillarni ta'mirlash va sinash zavodining tarif siyosatini ishlab chiqishda har yili o'tkaziladigan tarif konferensiyalarida kelishib olinadi va asosiy biznes bo'linmalariga ishlab chiqarish xarajatlari va xarajatlari darajasida shakllanadigan ichki tartibga solinadigan narxlar xizmat qiladi.

O'zTYAJ "O'TY", uning korxonalarini va bo'linmalari tomonidan o'rnatilgan narxlar va tariflar quyidagi asosiy guruhlariga bo'lingan:

1. Yuklarni va yo'lovchilarni tashish bo'yicha ichki idoraviy hisoblangan tariflar.
2. Yuklarni tashish bilan bog'liq bo'lgan ixtiyoriy ishlar va xizmatlar uchun shartnoma tariflari.
3. Sanoat mahsulotlari va moddiy resurslar narxlari.
4. Tashish bilan bog'liq bo'lmagan sotilgan mahsulotlar, ishlar va xizmatlar uchun shartnomaviy (bepul) narxlar va tariflar.

Yuk tashish va yo'lovchilarni tashish bo'yicha departament hisob-kitoblari

MTU temir yo'llari temir yo'l transportini boshqarishning hozirgi tuzilmasida O'zTYAJ "O'TY" va "Dorrefrans" OAJ va "O'ztemiryo'lkonteyner" AJ uchun yuk tashish xizmatlarini va "O'zzeldeport" OAJ uchun yo'lovchilar tashishni amalga oshiradi. O'tish davrida MTU temir yo'llari ishtirokisiz moliya va buxgalteriya boshqarmasi orqali yuklarni izolyatsiya qilingan vagon va konteynerlarda tashish uchun "Dorrefrans" OAJ va "O'ztemizkontakta" bilan markazlashtirilgan to'lov tartibi o'rnatildi. Izotermal vagon va konteynerlarda yuk tashish xarajatlari temir yo'lda yuk tashishning umumiy narxiga qo'shilishi bilan qoplanadi.

Ichki hisob-kitob tariflarini shakllantirish va ularni yuk va yo'lovchilar tashish xizmatlari uchun hisob-kitoblarda foydalanish uchun RJU temir yo'llari 69-sonli hisobotda aks ettirilgan tovarlar va yo'lovchilarni tashish xarajatlarini alohida rejalashtirish va hisobga olishni amalga oshiradi. Tovarlar va yo'lovchilarni tashish bo'yicha ichki idoraviy tariflar quyidagilarni o'z ichiga oladi:

1. O'TY buyurtmasiga binoan mintaqaviy temir yo'l birikmalarida bajarilgan yuklarni tashish uchun.

2. "O'ztemiryo'lovonteyner" OAJ va "Dorrefrans" OAJ uchun yuklarni tashish bo'yicha xizmatlar uchun ichki idoraviy tariflar.

3. Rossiya temir yo'llari va umumiy maqsadli bo'linmalar "O'ztemiryo'lyo'lovchi" OAJ bilan hisob-kitoblarda foydalaniladigan yo'lovchilarni tashish xizmatlari uchun hisoblangan tariflar,

O'zTYAJ "O'TY" tomonidan foydalanishga topshirilgan yuklarni tashish uchun hisoblangan tariflar O'zTYAJ va RJU temir yo'llari o'rtasidagi RJUtemir yo'llari chegaralari ichida yuk tashish uchun to'lovlar uchun ishlatiladi. Ushbu tariflar asosida yuklarni temir yo'l kesishmalari bo'yicha hududiy hisob-kitob tariflarining transportdan tushumlari shakllantiriladi. tashishlar kelgusi chorak uchun bashorat qilingan ma'lumotlar bo'yicha Rossiya temir yo'llarining yuk aylanmasi hajmiga va transport xarajatlari, shu jumladan davr xarajatlari bo'yicha tuziladi. Ishlab chiqarishning taxminiy qiymati Rossiya temir yo'llari chegarasida 10 ta operatsion tonna-kilometr uchun yuklarni rejalashtirilgan ishlab chiqarish narxiga asoslanadi.

Hisoblash tariflari (RG) yuklarni tashishdan tushadigan daromadning prognoz miqdorini (D3) prognoz qilinayotgan tonna km

$$RT-DZ / \sum \text{tonna-km} \times 10 \text{ so'm}$$

ga bo'lish orqali aniqlanadi. Yuk tashishdan tushadigan daromadlarning prognozi ishlab chiqarish xarajatlari (R) prognozlarini umumiy miqdorga qo'shgan holda aniqlanadi. ushbu tashishlar uchun yalpi foyda

$$Dz-R + VP \text{ ming so'm}$$

Chorakdagi ishlab chiqarish xarajatlari prognozi RJU temir yo'llariga kiruvchi barcha transport bo'linmalarini tashish xarajatlarini o'z ichiga oladi.

"O'ztemiryo'lkontainer" OAJ va "Dorrefrans" OAJ uchun yuklarni tashish bo'yicha idoralararo tariflar

Izolyatsiya qilingan vagon va konteynerlarda yuk tashish uchun "O'ztemiryo'kononteyner" va "Dorrefrans" aksiyadorlik kompaniyalari O'TY xarajatlarini Moliya va buxgalteriya bo'limi orqali markaziy transportda qoplaydilar. Kompaniya uchun butun RJU summasi va har bir bo'linma tomonidan o'z xarajatlari bo'yicha hisoblab chiqilgan tariflar bo'yicha umumiy qiymat bo'yicha bo'linmalar orqali aniqlanadigan hisoblangan tariflarga muvofiq. RJU tomonidan ko'rsatilgan va markaziy ravishda Moliya va Buxgalteriya hisobi orqali to'lanadigan xizmatlar uchun hisoblangan tariflar butun tovarlarni tashish bo'yicha prognoz qilingan umumiy xarajatlar asosida, butun davr xarajatlarini hisobga olgan holda, barcha RJU summasiga qarab belgilanadi. Yuk tashishning rejalashtirilgan umumiy qiymati yuklarni tashish bo'yicha xarajatlar summasini transport vositalarining xarajatlarini hisobga olmagan holda, tonna-kilometrlik ekspluatatsiya hajmiga bo'lish orqali aniqlanadi. Yuk tashishning rejalashtirilgan narxini daromadlilik koeffitsientiga ko'paytirganda, hisoblangan tarif belgilanadi. Foyda koeffitsienti qo'shimcha to'lovlarisiz kompaniyaning yuk tashishidan keladigan barcha tushumlarning yuk tashish xarajatlari, shu jumladan davr xarajatlari summasi

O'zTYAJ ning hisobot ma'lumotlari, umuman, barcha bo'limlar uchun bir xil bo'lishi kerak.

$$PT-C_n \times K_r \text{ bu yerda}$$

C_n - yuk tashishning taxmin qilingan umumiy qiymati.

K_r - rentabellik koeffitsienti.

**RJU temir yo'llari va "O'zjeldopass" OAJ bilan umumiy maqsadli
bo'linmalarning hisob-kitoblarida ishlatiladigan yo'lovchilarni tashish xizmatlari
uchun hisoblangan tariflar**

"O'ztemiryo'lyo'lovchi" aktsiyadorlik kompaniyasi tomonidan temir yo'l kompaniyasining infratuzilmasidan foydalanganlik uchun to'lanadigan to'lov miqdorini aniqlash uchun ishlatiladi. Davrning ishlab chiqarish xarajatlari va xarajatlari darajasida shakllangan. Yalpi foydaning qolgan elementlari (soliq, markazlashtirilgan fondga ajratmalar, sof foyda) yalpi foyda tarkibiga kiritilmaydi. «O'ztemiryo'lyo'lovchi» OAJ tarkibidagi transport xizmatlari uchun hisob-kitob tariflari har bir yo'lovchini 10 yo'lovchiga-kilometrغا har bir yo'lovchi tashish xarajatlarining umumiy miqdoriga qarab belgilanadi.

7.3. Yuklarni tashish bilan bog'liq bo'lgan ixtiyoriy ishlar va xizmatlar uchun shartnomaviy tariflar

Yuklarni qabul qiluvchilar va qabul qiluvchilar bilan o'zaro bog'liq bo'lgan qo'shimcha ishlar va xizmatlarga nisbatan qo'llaniladi. Bepul, shartnoma tariflari va narxlari, shuningdek, qo'shimcha to'lovlar stavkalari, "Uzremvagon" OAJ tarkibiga kiruvchi avtopoyezdlar tomonidan tuzilgan va Rossiya temir yo'llari tarkibiga kiruvchi avtoulavlarni ta'mirlash, tashqi buyurtmachilar tomonidan amalga oshiriladigan va boshqalarni o'z ichiga oladi. Shartnoma tariflari bepul shakllanadi. O'TY "O'zTYAJ" tarkibiga kirmaydigan uchinchi tomon tadbirkorlik sub'yektlariga, shuningdek, aholiga sotiladigan mahsulotlar, ishlar va xizmatlar uchun shartnomaviy (bepul) narxlar va tariflarni shakllantirishga o'xshash.

Hisob-kitoblar faqat xarajatlar tarkibi va 05.02.1999 yildagi moliyaviy natijalarni olish tartibi to'g'risidagi nizomga muvofiq ishlab chiqarish tannarxiga kiritilgan xarajatlar doirasida amalga oshiriladi. Ushbu Nizomga muvofiq davr xarajatlariga kiradigan xarajatlar shartnomaviy stavkalarga kiritilmagan, ushbu xarajatlar qoplanishi yalpi foyda hisobiga amalga oshiriladi.

Yuk jo'natuvchilar va qabul qiluvchilar, shuningdek, stansiyalar va RJU ning ish bilan band bo'lgan ishchilari stansiyalar va RJU tomonidan bajariladigan ishlar va xizmatlar to'g'risida xabardor qilinadi. Ushbu maqsadlar uchun ma'lumotnomalar (narxlar varaqalari) tuziladi.

O'zTYAJ ijro etuvchi organi rahbarlari tomonidan belgilangan tartibda tasdiqlanadi.

Shartnoma tariflarining darajasi pudratchi bilan kelishiladi. Ishlar va xizmatlarning buyurtmachisining iltimosiga binoan unga ko'rib chiqish uchun tarifni hisoblash va hisoblash taqdim etilishi mumkin.

Yuqorida aytilganlardan quyidagilar kelib chiqadi: yuklarni tashish bilan bog'liq bo'lgan ixtiyoriy xizmatlar uchun shartnoma tariflarini shakllantirish, ularni hisoblashda belgilangan tartibda qat'iy amalga oshiriladi, bu esa ushbu tariflar miqdorini noqonuniy, asossiz ravishda oshirish uchun ishlar (xizmatlar) pudratchisining monopol mavqeidan foydalanish imkoniyatini istisno qiladi. Shartnoma tariflarining asosi faqat ishlab chiqarish tannarxiga kiritilgan xarajatlardir. Davr xarajatlari va xarajatlar stavkalari kiritilmaydi, ularni qoplash umumiy daromad hisobiga amalga oshiriladi, bu ham qat'iy belgilangan tartibda aniqlanadi.

7.4. Sotilgan mahsulotlarga (ishlarga, xizmatlarga) shartnoma (bepul) narxlar va tariflarni shakllantirish va ulardan foydalanish

Shartnomaviy (bepul) narxlar temir yo'l kompaniyasi korxonalarini va bo'linmalari tomonidan O'TY tarkibiga kirmaydigan uchinchi tomon xo'jalik yurituvchi subyektlariga sotiladigan mahsulotlar, ishlar va xizmatlar uchun qo'llaniladi. aholisi bilan bir qatorda. Ushbu narxlar va tariflar, ko'rib chiqilayotgan "Narxlarni belgilash tartibi to'g'risida" gi nizomda aytilganidek, sotuvchi tomonidan narxlar va tariflarni belgilashda hisobga olinadigan xarajatlar va xarajatlar hamda rentabellik darajasi to'g'risidagi ma'lumotni kelishib olish va olish huquqisiz o'rnatiladi. Biroq, bu xizmatlarni sotuvchi, temir yo'l kompaniyasining bo'linmalari yuqori narxlarni belgilash uchun "qo'llarini yechishgan" degani emas. Bu erda «tartibga soluvchi», birinchidan, raqobatchining mavjudligi, ikkinchidan, narxlar darajasi mijoz, mahsulot, xizmatlarni sotib oluvchi uchun maqbul bo'lishi kerak. Shartnoma (bepul) narxining darajasi noqonuniy ravishda oshgan taqdirda, buyurtmachi bunday ishlardan (xizmatlardan) voz kechishi mumkin, amalga

oshirilmaydi, kutilgan buyurtmaning potentsial ijrochisi taxmin qilingan daromad va tegishli daromadni olmaydilar.

To'g'ridan-to'g'ri xarajatlar

To'g'ridan-to'g'ri moddiy xarajatlar texnik shartlar, qabul qilingan texnologiya va bajarilgan xizmatlarni tashkil qilish bilan belgilanadigan miqdorda qabul qilinadi.

Zarur bo'lganda, moddiy xarajatlarni taqsimlash normaga, narxga va umumiy miqdorga qarab birlik qiymatini asoslash bilan amalga oshiriladi. To'g'ridan-to'g'ri mehnat xarajatlari ish haqi fondining o'zgaruvchan qismini (bonuslar, nafaqalar) va joriy ish haqi miqdorini hisobga olgan holda ish vaqtiga to'g'ri keladigan ish haqi va vaqt xarajatlari bo'yicha me'yoriy ish haqi soatiga qarab narxlarni hisoblash uchun olinadi.

1. Ijtimoiy ajratmalar foiz sifatida to'g'ridan-to'g'ri hisob bilan belgilanadi

ijtimoiy sug'urta bo'yicha ish haqi jamg'armasining to'g'ridan-to'g'ri xarajatlari, bandlik jamg'armasi

va pensiya jamg'armasi.

Ishlab chiqarish xarajatlarining bilvosita xarajatlari

To'g'ridan-to'g'ri xarajatlar uchun tegishli ulushni kiritishingiz kerak umumiy ishlab chiqarish, taqsimlangan xarajatlar. Korxonalar uchun, bir turdagi faoliyatni amalga oshiruvchi (transport ,yordamchi, sanoat ishlab chiqarish), umumiy ishlab chiqarish xarajatlarining ulushi narxlarni hisoblashda bevosita xarajatlar foizda olinadi, aslida, hisobot bo'yicha korxonalar (birligi) tomonidan ishlab chiqilgan joriy davrlar yoki oldingi yil.

Misol:

Hisobot bo'yicha ishlab chiqarish tannarxi 40000 ming so'mni tashkil etdi.

shu jumladan, iqtisodiyotning barcha tarmoqlari uchun umumiy xarajatlar - 13000 ming so'm.

Korxonalar uchun to'g'ridan-to'g'ri xarajatlarni oshirish darajasi quyidagicha bo'ladi:

$$13000: (40000-13000) \times 100 = 48,1 \%$$

Taqsimlanganlar tarkibidan hisob-kitob qilishda ular bevosita: ijtimoiy umumiy olganda, bizning misolimizda korxonalar uchun ajratmalar va amortizatsiya to'g'ridan-to'g'ri xarajatlar uchun 9% tashkil etadi.

Keyin tarqalgan xarajatlar 48,1% va 39,1 % (48,1-9) bo'lmaydi.¹⁴

Foyda aniqlash va rentabl osti

Narxlar tarkibidagi yalpi foyda miqdori davr xarajatlarini qoplash uchun zarur bo'lgan korxonalar mablag'lari, foyda solig'i badallari va sof foyda shaklida bepul balansni olish imkonini beradi. Ishlab chiqarish xarajatlari va yalpi foyda o'rtasidagi munosabatlar alohida turdagi mahsulotlar (ishlar, xizmatlar) uchun bepul narxni shakllantirishda korxonalar tomonidan ishlab chiqilgan miqdorlarda qabul qilinadi. RJU tarkibiy transport birliklari korxonalar emas va umumiy RJU bir butun bo'lib ishlab chiqilgan (davr xarajatlar tashqari) yalpi foyda qismlari, nisbatlarini qabul bepul narxlar shakllantirishda, faqat yordamchi faoliyati yalpi foyda shakllantirish, deb berilgan. Davr xarajatlarini qoplash uchun yo'naltiriladigan yalpi foyda miqdori mahsulot va xizmatlarning sotiladigan turini o'z ichiga olgan faoliyat turining tarkibiy bo'linmasining rejasi-prognozi miqdorida qabul qilinadi.

Bepul narxni va uning qismlarini hisoblashda yalpi daromadning umumiy miqdori avvalgi davrdagi hisobotga ko'ra, bu qismlarning javdar bilan nisbati bo'yicha shakllanadi. Bahoda yalpi foydaning umumiy miqdori davr xarajatlarini narxiga, davr xarajatlarining haqiqiy ulushiga umumiy javdar uchun yalpi foyda bilan bo'lish orqali aniqlanadi. Misol uchun, o'tgan davrdagi hisobot bo'yicha MTU bo'yicha davr xarajatlari 3200 mln. so'mni tashkil etdi.

Moliyaviy faoliyatdan olingan boshqa daromadlar va daromadlarni hisobga olgan holda haqiqiy yalpi foyda 11500 mln. so'm miqdorida shakllantirilgan. Yalpi foyda davrida xarajatlar ulushi teng bo'ladi:

$$(3200 / 11500) \times 100 = 27,8 \%$$

Agar davr xarajatlari 20 mln so'm narxini shakllantirishda tuzilgan bo'lsa, keyin yalpi foyda:

$$(20 / 27,8) \times 100 = 71,9 \text{ mln. so'm}$$

Kompaniyaning markazlashtirilgan jamg'armasiga to'lanadigan daromad solig'i miqdori va sof foyda ulushi umumiy yalpi daromad miqdori va davr xarajatlari miqdori

¹⁴ Financial management: theory and practice. Eugene F. Brigham, Michael C. Ehrhardt. South – Western, 2014.

o'rtasidagi farq sifatida tavsiflanadi. Ishlab chiqarish xarajatlari va mahsulot (ishlar, xizmatlar) birligiga to'g'ri keladigan yalpi foyda summasi mahsulot birligining yalpi daromadini va shunga muvofiq qo'shilgan qiymat solig'idan (erkin) holda shartnoma (bepul) narxni tashkil etadi QQS. Shartnoma (erkin) sotish narxi hisobga olingan holda qabul qilinadi QQS.

Bozor narxlarini shakllantirish jarayoni bir qator bosqichlarni o'z ichiga oladi:

- narxlash muammosini belgilash;
- talabni aniqlash;
- xarajatlarni (xarajatlarni) baholash;
- raqobatchilarning narxlarini tahlil qilish;
- narxlarni belgilash usulini tanlash;
- narxni aniqlash.

Ushbu bosqichlarni ko'rib chiqamiz.

1-bosqich. Narxlarni belgilash vazifalarini belgilash-bu savolga javob topishdir: mahsulotlaringiz uchun narx siyosati yordamida erishish maqsadga muvofiqdir.

Ehtimol, sotish hajmini oshirish, xaridorlarning eng ko'p sonini jalb qilish istagi. Bunday holda, narx-navoning kirib borishi siyosati foydali bo'lishi mumkin: dastlab past narxlarni belgilash. Narxlar raqobati mahsulotlarning past narxi talabni oshirishga yordam beradi, bu esa ishlab chiqarish hajmini oshirish imkonini beradi. Shu bilan birga, katta miqdordagi savdo hajmi bilan birgalikda katta foyda keltiradigan xarajatlarni kamaytirishga erishiladi. Ehtimol, yana bir boshlang'ich maqsad, eng qisqa vaqt ichida eng katta foyda olishdir. Misol uchun, bank kreditini tezda qaytarish uchun. Bu holda, ular bozor holati va tovar sifatiga imkon beradigan bo'lsa, ular ichida yuqori daromad ulushi bilan narxlarni belgilashga harakat qilishadi (xizmatlar). Shuningdek, narx-navo siyosati turlari, bajarilayotgan ishlar, xizmatlar barqarorligini ta'minlashga qaratilgan.

2-bosqich. Temir yo'l kompaniyasining mahsulotlari (xizmatlari) uchun talabni aniqlash. Mumkin bo'lgan savdo hajmining narx darajasiga bog'liqligini aniqlash kerak. Ushbu qaramlik talabning elastikligini tavsiflaydi. Eng katta savdo hajmi, sotishdan tushgan tushum, daromad, qoida tariqasida, eng yuqori narxda emas, balki mahsulot (ishlar, xizmatlar) sotish hajmi ancha past bo'lgan holda erishiladi.

Reklamachilar mahsulotlarni ikki asosiy guruhga bo'lishadi:

- elastik bo'lmagan talabga ega mahsulotlar;
- elastik talabga ega mahsulotlar.
- noelastik talabga ega mahsulotlar:
- asosiy ehtiyojlar (masalan, oziq - ovqat);
- qachon mahsulot almashtirilmasa;
- ushbu mahsulot iste'molchilari unga ko'nikib qolganda.

Elastik talab tovarlari kuchli bog'liqlik bilan ajralib turadi:

- narxlar darajasi dan sotish hajmi:
- narxlar o'sishi bilan sotish tez tushadi.

(Misol: shahar atrofidagi transport tarifini oshirish)

3-bosqich. Bozor narxlarining xarajatlarni baholash, ularni kamaytirish yo'llarini topish bilan boshlanadi. Narxlarni oshirish orqali iqtisodiy muammolarni hal qilish qanchalik jozibador bo'lmasin, tahlil qilish, ishlab chiqarish xarajatlarini kamaytirish yo'llarini izlash kerak.

Firma uchun minimal narx darajasini aniqlash uchun formula:

$$T = S / (1-P).$$

Bu yerda P-kompaniya narxidagi foyda minimal qabul qilingan ulushi.

S- tovarlarning qiymati.¹⁵

Xarajatlarni tahlil qilishning keyingi bosqichi uni ikkiga bo'lishdir qismlar:

shartli ravishda doimiy va o'zgaruvchan xarajatlar.

misol: shartli ravishda doimiy xarajatlar - 40 ming so'm.

O'zgaruvchan xarajatlar - bir birlik uchun - 60 so'm

5.1-jadval.

Turli xil narx variantlarining tuzilishga erishish ta'sirini tahlil qilish ishlab chiqarish

¹⁵ Moliya. Vahobov A., Malikov T., Darslik 2011 y

| Narx, so'm | O'zgaruvchan xarajatli qoplash uchun | Shartli ravishda belgilangan xarajatlarni qoplash uchun so'm (gr1-gr 2) | Barcha belgilangan xarajatlarning to'liq miqdorini qoplash uchun zarur bo'lgan mahsulotlar soni 40000so'm/gr3 |
|------------|--------------------------------------|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 100 | 60 | 40 | 1000 |
| 110 | 60 | 50 | 800 |
| 120 | 60 | 60 | 667 |
| 140 | 60 | 80 | 500 |

100 so'm bahosida buzilmaslikka erishish uchun 1000 ta tovarni sotish, 40% ga (140 so'mgacha) narx oshganda, mahsulot soni 500 donaga qisqaradi, lekin 140 so'mdan bu 500 ta mahsulot sotiladimi?

Narxlar 120 so'mga kamaytirilganda, sotish hajmi 800 mahsulotiga ko'tarilishi mumkin. Keyin 667 dan ortiq mahsulotni sotish, ya'ni $800-667=133$ mahsuloti daromadni shakllantirishga yo'naltiriladi.

Jadval 5.2.

| Narx, so'm | Sotish imkoniyati, dona | Buzilib ketishga erishilgan mahsulotni sotish soni, dona | Amalga oshirish foyda olishga qaratilgan mahsulotlar soni gr2-gr3_dona |
|------------|-------------------------|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 100 | 1000 | 1000 | 0 |
| 110 | 900 | 800 | 100 |
| 120 | 800 | 667 | 133 |
| 140 | 100 | 500 | zarar |

Narxlar narxiga va talabning narx-navoiyligiga bog'liqligi raqobatchilar narxlari va mahsulotlarini tahlil qilish kerak.

Narxlar siyosati, uning yo'nalishi

Eng qiyin vazifalardan biri - narx haqida ma'lumot, odatda, tijorat siridir. Raqobatchilarning mahsulotlari (xizmatlari) narxini tahlil qilish jarayonida befarqlik deb ataladigan narxni o'rganish kerak, ya'ni xaridor sotib olish uchun mahsulot (xizmat) - firma yoki uning raqobatchilariga befarq bo'ladigan narx. Befarqlik narxini belgilab, siz qaror qabul qilishingiz mumkin: bu befarqlikni past narx yoki sifatni oshirish, to'lov shartlari yoki xizmatni yaxshilash orqali engib o'tish.

Bozor bahosiga ikkita yondashuv mavjud: individual narxlarni belgilash yoki bitta. Yakka tartibdagi narxlar muzokaralar natijasida shartnoma asosida tuziladi, unda tomonlarning manfaatlarini muvofiqlashtirish ta'minlanadi. Narx - bu ishlab chiqarish (ish, xizmat) qiymatining puldagi ifodasi bo'lib, uning qiymati oxir-oqibat uni ishlab chiqarish va sotish uchun ijtimoiy zarur bo'lgan mehnat xarajatlari bilan belgilanadi. Temir yo'l yuk va yo'lovchi tashish transportining, yordamchi va yordamchi faoliyat mahsulotlarining (ishlarning, xizmatlarning) raqobatbardoshligi va shunga mos ravishda temir yo'l kompaniyasi, uning korxonalari, bo'linmalari faoliyatining moliyaviy natijalari uning darajasiga bog'liq.

Narxlar muomalada va ishlab chiqarish sohasida faoliyat yurituvchi bir qator omillar va bozorning o'zgarishi, qog'oz pullarning inflyatsion eskirishi, ishlab chiqarish sharoitlarining o'zgarishi va boshqalar ta'sirida shakllanadi, narxlarni boshqarish qoniqarli natijalarni olish maqsadida amalga oshiriladigan, ularni shakllantirish va ishlatish jarayonini tashkil qilishda namoyon bo'ladi. Temir yo'l transportini moliyaviy boshqarish tizimida narxlar va tariflarni shakllantirish va ulardan foydalanish ayniqsa muhimdir.

Yuk va yo'lovchilarni tashish, yordamchi ishlab chiqarish mahsulotlari (ishlar, xizmatlar) uchun real narx imkoniyatlari asosan temir yo'l kompaniyasining moliyaviy

siyosatini belgilab beradi. Narx yuk va yo'lovchilar tashish hajmiga, yordamchi sotuvlar va O'TY bo'linmalarining moliyaviy natijalariga bevosita ta'sir qiladi.

Temir yo'l transporti mahsulotlarining (ishlarning, xizmatlarning) narxlari va tariflarini boshqarish ularni ishlab chiqarish samaradorligi va mahsulot sotilishiga ta'sir etuvchi muhim vosita sifatida ishlatishga qaratilgan. Bu transport xizmatlariga talab bozorini doimiy ravishda o'rganishga, narxlarni yaxshilashga, narx-navo siyosatini ishlab chiqish va bozor sharoitlariga moslashtirishga, narxlash (tariflar) usullarini takomillashtirishga asoslanadi. Bozor sharoitlari ta'sirida o'zgarib turadigan narx va tariflar talab bozori shakllanishiga sezilarli ta'sir ko'rsatmoqda.

Shunday qilib, yuk tashuvchilarga tashilayotgan tovarlar uchun narxlarda chegirmalar berish temir yo'l kompaniyasining daromadlarini ko'payishiga olib keladigan yuk tashish rivojlanishiga ijobiy ta'sir ko'rsatadi, ularning hajmi ikki parametrga bog'liq: transport hajmi va narx (tarif).

Raqobat mavjud bo'lganda, masalan, xalqaro tashishlarda avtotransport yoki tranzit yuk tashishdan tortib, tarifga chegirma berish potentsial yuk tashuvchilar uchun jozibador sharoitlar yaratadi, yuk transportining raqobatdoshligini oshiradi N-KS-ga to'g'ridan-to'g'ri yo'naltirilgan Gru qo'shni davlatlar temir yo'llarida, 35 P narxida temir yo'l kompaniyasi tomonidan narxlanadi. Yuk tashish tariflariga chegirmalar berish, ularning rivojlanishi uchun qulay shart-sharoitlarni yaratish usullaridan biridir. Yuk tashuvchi tomonidan yuklarni tashish bo'yicha talablarning bajarilishi tufayli temir yo'l kompaniyasining xarajatlari oshganligini hisobga olgan holda, yuk tashuvchi bilan kelishilgan har xil imtiyozlar amaldagi tariflarga nisbatan qo'llanilishi mumkin. Masalan, tezyurar poyezdda yuklarni etkazib berish muddatlari qisqartirilgan holda va ularni tashish qoidalarida belgilangan me'yorlar bilan, kelishilgan jo'nash va kelish vaqti bilan halqa yo'nalishlarida va hokazolar bilan taqqoslaganda .

Yuklarni kelishilgan vaqtda etkazib berish tezligi yukni qabul qiluvchini sezilarli darajada kamaytiradi yoki butunlay ozod qiladi. Kichik va o'rta korxonalarni rivojlantirish uchun ayniqsa ahamiyatli bo'lgan tashiladigan moddiy boyliklarning katta zaxiralariga ega bo'lish zaruriyatidan, odatda, cheklangan joriy aktivlardagi ma'lumotlar, va shuning uchun, qabul qiluvchilar amaldagi tarifga qo'shimcha to'lovlarni to'lashga

tayyorlar, agar bu qo'shimcha to'lovlar transport sharoitlariga bo'lgan talablarini qondirish bilan bog'liq bo'lsa, doimiy ravishda o'rganish muhimdir.

Transport xizmatlariga talab bozori, potensial yuk jo'natuvchilar va qabul qiluvchilarning ehtiyojlari va imkoniyatlarini bilish muhimdir. Yuklarni etkazib beruvchilar, shuningdek boshqa transport xizmatlaridan, shu jumladan yordamchi ishlab chiqaruvchilarning ehtiyojlari uchun narxlarni (tariflarni) moslashtirish ularga bo'lgan ehtiyojning paydo bo'lishidan oshib ketishi, taklif etilayotgan transport xizmatlari sifatini, yuk jo'natuvchilar, yuk qabul qiluvchilar, foydalanuvchilar bilan biznes munosabatlari darajasini tavsiflovchi ehtiyojlarning rivojlanishiga hissa qo'shishi kerak. O'zbekiston Respublikasi hududi orqali yuk tashish hajmini oshirish uchun moslashuvchan tarif siyosati amalga oshirilmoqda.

Raqobat stavkalarini ta'minlash maqsadida yangi liniya ishtirokidagi neft va neft mahsulotlari, don, qora metallar, alyuminiy tranziti uchun chegirmalar berildi; qora metallar, tsement, don mahsulotlari, oltingugurt eksportiga; neft mahsulotlari, metall quvurlar importi bo'yicha moslashuvchan tarif siyosatining joriy qilinishi transport uchun qo'shimcha 300 ming tonna yukni jalb qilish imkonini berdi.

Narxning (tarifning) qiymati, undan foydalanish imkoniyatlari ko'p jihatdan uning qanday shakllanishiga, nafaqat sotuvchining, balki sotilgan mahsulot (ish, xizmat) ning manfaatlariga qanchalik mos kelishiga bog'liq. Temir yo'l kompaniyasi, uning korxonalari, rivojlanayotgan bozor iqtisodiyoti sharoitida aktsiyadorlik jamiyatlari ishlab chiqilgan narx siyosatini olib borishlari kerak. Uning mohiyati yuk va yo'lovchi tashish transporti, yordamchi faoliyat mahsulotlari uchun «narxlar»ni belgilash, masalan, bozorning holatiga qarab ularning maksimal ulushini egallash, rejalashtirilgan foyda hajmiga erishish va barcha strategik vazifalarni muvaffaqiyatli hal qilish uchun ularni o'zgartirish va taktik vazifalar. Narxlar siyosati nafaqat sotuvchiga, balki iste'molchilarga, transport xizmatlaridan foydalanuvchilarga ham maqbul bo'lgan narxlarni belgilab, ularning sotish hajmini rivojlantirishga, daromadlarni ko'paytirishga yordam beradi.

Yagona narxlar-xaridorlar bir xil narxda mahsulot (xizmatlarni) sotib olishadi. Yagona narxlarda tadbirkor bozorga standartlashtirilgan mahsulotni taklif qiladi.

Narxlashda quyidagi kamchiliklar ko'pincha kuzatiladi:

- xarajatlarga ortiqcha e'tibor berish;
- bozor sharoitidagi o'zgarishlarga zaif moslashish;
- narx marketingning boshqa elementlari bilan bog'liq holda ishlatiladi.

Mahsulot narxi qanday shakllanadi?

Narx siyosati ko'pincha xarajatlarni qoplash va qoniqarli foyda olishdir. Ko'pincha mahsulot (xizmatlarni) iloji boricha qimmatroq sotish istagi paydo bo'ladi.

Raqobatchilar turli maqsadlarga erishishi mumkin:

- bozorlarda kompaniyaning mavjudligini ta'minlash. Muammolar bo'lishi mumkin raqobat yoki iste'molchilarning o'zgargan so'rovlari bilan bog'liq holda paydo bo'ladi;
- foyda maksimallashtirish-maksimal foyda beradi, deb narx belgilash istagi bor. Har bir narx opsiyasi uchun mumkin bo'lgan talab va ishlab chiqarish xarajatlarini aniqlang.

Qisqa muddatda maksimal foyda keltiradigan tanlovni tanlang;

- sotish hajmini maksimal darajada kengaytirish - sotish hajmini oshirish shartli-doimiy xarajatlar hisobiga ishlab chiqarish birligiga xarajatlarni kamaytiradi.

Keyingi qadam talabni aniqlashdir. Odatda, narx va talab teskari qaramlikda, lekin ayniqsa, nufuzli tovarlar (xizmatlar) uchun vaziyat qarama-qarshi bo'lishi mumkin.

7.5. "O'TY" AJ tarif siyosati

Temir yo'l kompaniyasining tarif siyosati uning korxonalari tomonidan sotiladigan mahsulotlar (ishlar, xizmatlar) uchun tariflarni (narxlarni) shakllantirish va ulardan foydalanishga yondashuvlar tizimini ifodalaydi, tarmoq iqtisodiyotini tartibga solishning muhim mexanizmi hisoblanadi. O'zbekiston Respublikasi qonunlari, qonunosti hujjatlari asosida u yuk va yo'lovchi tashish uchun narxlar (tariflar)ni shakllantirish yo'nalishlari va ustuvorliklarini, yordamchi, yordamchi faoliyat mahsulotlarini belgilaydi, bunda ularni transport xizmatlari bozorining aniq shartlarida ham sotuvchi, ham xaridor manfaatlariga javob beradigan, mamlakat iqtisodiyotini rivojlantirishga, aholining turmush darajasini oshirishga, boshqa davlatlar bilan iqtisodiy aloqalarni chuqurlashtirishga xizmat qiladi. Transportning bozorga o'tishi bilan uning tarif siyosati katta ahamiyatga ega bo'ldi. Transport tariflari sanoat va transport mahsulotlari iste'molchilarining manfaatlarini hisobga olgan holda, nafaqat temir yo'l transportining ishlab chiqarish va ijtimoiy

rivojlanishi, balki mamlakat iqtisodiyotining barcha tarmoqlari korxonalariga ham bog'liq.

"O'TY" davlat aksiyadorlik kompaniyasining tashishlar bo'yicha tarif siyosati xabar turlari bo'yicha taqsimlandi: xalqaro va yo'l ichidagi xabarlarda yuk aylanmasi va daromadlari 2016-2018 yilda mos ravishda: 40,9 yuk aylanmasi 59,1 %, daromad -38,7 va 38,6% (jadval. 5.3.). Yuqoridagi ma'lumotlardan ko'rinib turibdiki, yuk aylanishida xalqaro xabarda, ichki yo'llardagi xabarlarga qaraganda, daromadlar bir oz ko'proq shakllanadi, bu esa xalqaro yuk tashish bo'yicha yuqori daromad stavkalarining natijasidir. Xalqaro qatnovlarda yuk tashishning yuqori o'sish sur'atlariga e'tibor qaratmoqdalar.

Jadval 5.3

"O'TY" temir yo'l kompaniyasi daromadlarining tarkibi va dinamikasi eng muhim faoliyati

| Faoliyat turi | O'lchov birligi | Yillar | | |
|-----------------------------|-----------------|--------|-------|-------|
| | | 2016 | 2017 | 2018 |
| Yuk aylanmasi | Mln t-km | 18428 | 18887 | 18007 |
| 1. Ulardan: | % | 61,7 | 58,7 | 59,1 |
| xalqaro ichki aloqa | % | 38,3 | 41,3 | 40,9 |
| 2.Asosiy faoliyatdan | % | 100 | 100 | 100 |
| olingan daromadlar, | % | 85,2 | 83,6 | 77,3 |
| shu jumladan: | % | 40,6 | 38,7 | 38,6 |
| a) yuk tashish%: | % | 44,6 | 44,9 | 38,7 |
| ichki uning xalqaro xabari) | % | 14,8 | 16,4 | 22,7 |
| yordamchi faoliyat | % | | | |

Xalqaro qatnovda yo'lovchilar kabi yuklarni tashish tariflari MDH davlatlari temir yo'l transporti kengashi tomonidan har yili o'tkaziladigan konferensiyalarda qabul qilinadigan

tarif siyosatidan kelib chiqqan holda tartibga solinadi. Bunday konferensiyalarning qarorlari MDH davlatlarining tarif siyosati materiallari shaklida amalga oshiriladi.

Ushbu materiallar asosida yuklarni tashish bo'yicha tarif siyosati kelgusi yuk yili uchun erkin almashtiriladigan valyutada to'lanadigan xalqaro xabarda shakllantiriladi. Konferensiyalar, odatda, joriy yilning oktyabr oyida yig'iladi. Kengash majlislaridan birida yuklarni xalqaro qatnovda tashish uchun yagona tarif siyosatini shakllantirish tamoyillari belgilandi. MDHga a'zo davlatlarning har birining temir yo'llarida tranzit yuklarni tashish tarif siyosati va stavkalari darajasi bevosita davlat rahbarlarining temir yo'l ma'muriyatlari tomonidan belgilanadi. Bu holat bozor iqtisodiyotida juda muhimdir, ayniqsa, yuk tashish yo'nalishini tanlash uchun muqobil yechimlar bo'lishi mumkin. "O'TY" temir yo'l kompaniyasi uchun uning ahamiyati shundaki, u tranzit tashish uchun qulay shart-sharoitlarni yaratish maqsadida (masalan, Eronda) kelishilgan chegirma tarifiga murojaat qilishi mumkin, bu esa bunday transportlarning raqobatbardoshligini oshiradi.

Amaldagi tariflar darajasi temir yo'l kompaniyasiga bozorning muayyan holatlarida yuk jo'natuvchilar uchun jozibador chegirmalar taqdim etish, yuklarni tashishni rivojlantirishga yordam beradi, kompaniyaning moliyaviy natijalariga ijobiy ta'sir ko'rsatadi. Muammo shundaki, tashuvchiga tarifga zarur bo'lgan chegirmalarni o'z vaqtida taqdim etish emas, balki potensial yuk jo'natuvchilarning transport bozorini doimiy ravishda o'rganib chiqish, ularni "O'TY"temir yo'l liniyalari orqali tashishning yo'nalishini (yo'nalishini) tanlashga yordam berishdir. Xalqaro qatnovda yuklarni tashish bo'yicha tarif siyosati temir yo'l kompaniyasi uchun transport tashishlarini rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlar yaratish uchun mo'ljallangan. Ushbu imkoniyatlardan to'liq foydalanish kerak, bu transport xizmatlari uchun talab bozorini o'rganish asosida kompaniyaning ijro etuvchi organlarini majbur qiladi, tranzit yuk tashish hajmini dastlabki shakllantirishda faol pozitsiyani amalga oshiradi, faqatgina ularning ehtiyojlarini emas yaqin kelajakda, shuningdek, istiqbolda.

Yuk egasi uchun ko'plab tashiladigan yuklarning yakuniy bahosidagi transport komponenti shubhasiz qiziqish uyg'otadi. Ushbu qiziqishni O'zbekiston hududi orqali

ketayotgan yuklarning potentsial tashuvchisini tarifga sezilarli chegirmalarni olish imkoniyatlari to'g'risida o'z vaqtida xabardor qilish lozim.

O'zbekiston Respublikasi hududida yuklarni tashish hajmini oshirish maqsadida moslashuvchan tarif siyosati amalga oshirilmoqda. Ayrim yuklarni tashishda raqobatbardosh stavkalarni ta'minlash maqsadida yangi liniya ishtirokida neft va neft mahsulotlari, don, qora metallar, alumina tranziti bo'yicha chegirmalar taqdim etildi; qora metallar, sement, donli yuklarni yetkazib berish bo'yicha eksport qilindi; neft mahsulotlari, quvur metall, xom shakar import qilish. Moslashuvchan tarif siyosatini olib borish transportga qo'shimcha ravishda 300 ming tonna yuk tashish imkonini berdi.

Tranzit yuklarni tashishda ishtirok etadigan temir yo'llarning iqtisodiy manfaatlarini hisobga olish, ularga tarif siyosati bo'yicha qabul qilinayotgan qarorlarda mustaqillik berish va stavkalar shartlarini tezkor belgilash, tranzit yuk oqimlarini jalb qilish uchun kengash alohida temir yo'l ma'muriyatlari o'rtasida mintaqaviy tarif bitimlarini tuzish maqsadga muvofiq deb topildi.

Amaldagi tarif bitimi doirasida kelishilgan tarif siyosatining afzalliklariga uzoq muddat davomida Shvetsariya franklarida yagona tranzit tarifi stavkalarining barqaror darajasi kiradi. Yo'lovchi tashish sohasida Hamdo'stlik davlatlari, Boltiqbo'yi davlatlari temir yo'l ma'muriyatlari davlatlararo qatnovda yo'lovchilar, bagaj va temir yo'l yuklarini tashish bo'yicha vaqtinchalik bitim tuzdilar, bu esa mazkur davlatlar o'rtasida qatnovlarda yo'lovchi poyezdlarini shakllantirish davriyligi va davriyligini belgilash, bekor qilish, o'zgartirish tegishli temir yo'l ma'muriyatlari bilan kelishilgan holda amalga oshiriladi. Yo'lovchilar, bagaj va yuk vagonlarini tashish shartnomaga ilova bo'lgan qoidalarga, bazaviy tariflarga, sayohat va tashish hujjatlarining kelishilgan shakllariga muvofiq amalga oshiriladi. Temir yo'l ma'muriyatlari oldindan (10 kundan kechiktirmasdan) asosiy tarifni indeksatsiya qilish to'g'risidagi bitim ishtirokchilarining temir yo'llarini xabardor qiladi.

Temir yo'l transportining tarif siyosati transport xizmatlari bozoridagi talab sharoitida yuzaga kelishi mumkin bo'lgan o'zgarishlarni hisobga olgan holda shakllantiriladi ularning raqobatbardoshligi. Shu maqsadda uni doimiy takomillashtirish amalga oshirilmoqda.

"O'TY" AJ tarif rejasini takomillashtirish moliyaviy-iqtisodiy siyosat yuk tashish hajmini oshirishning asosiy mezonlaridan biri sifatida alohida ahamiyat kasb etadi. Ushbu nizomni amalga oshirishning asosiy yo'nalishlari sifatida quyidagilar taklif etiladi:

- tovarlar bahosidagi transport xarajatlarining ulushini hisobga olgan holda yuklarning turlari bo'yicha tashishlar va ko'rsatiladigan xizmatlar sifati bo'yicha tariflarni differentsiatsiya qilgan holda bepul narxlanishni ta'minlash;

- bir xil turdagi yuk va teng masofalarga yo'l ichi va davlatlararo, xalqaro aloqalardagi tariflar darajasidagi nomutanosibliklarni bartaraf etish;

- davlat byudjeti hisobidan ushbu tashuvlardan zararlarni majburiy kompensatsiya qilgan holda ijtimoiy ahamiyatga ega yo'lovchi tashish tariflarini davlat tomonidan tartibga solish;

- davlat organlari tomonidan belgilangan tariflarni indeksatsiya qilish inflyatsiya jarayonlari mavjudligi;

- byudjet mablag'lari ajratish yo'li bilan temir yo'l yo'lovchi tashuvlari zararlanishini qoplash, yuk tashishdan tushgan daromadlar hisobiga ushbu tashishlarni tugatishni to'xtatish;

- transport tariflarini aniqlash sohasida kelishilgan siyosatni amalga oshirish to'g'risidagi hukumatlararo bitimlarga muvofiq yagona tarif maydonini saqlab qolish;

- mamlakatlar o'rtasida transport tarif yo'laklarini o'rnatish

- Markaziy Osiyo "TRASEKA" dasturini amalga oshirish doirasida;

- MDH mamlakatlari tarif konferensiyasi orqali qo'shni davlatlar hududlarini kesib o'tgan holda imtiyozli tarif bo'yicha ommaviy, qurilish yuklari va mineral o'g'itlarni tashish tariflarining kelishilgan maxsus uchidan uchigacha stavkalarini belgilash;

- transport tashkilotlarining mol-mulkining taxminiy qiymatini bozor darajasi;

- amortizatsiya ajratmalarining takrorlanuvchi funksiyasini tiklash;

- ishlab chiqarish va mehnat resurslaridan samarali foydalanish, ular nodavlat xizmatlarni ishlab chiqish va amalga oshirish, uchinchi tomon transportini ta'mirlash va texnik xizmat ko'rsatishni tashkil etish, ehtiyot qismlarni ishlab chiqarish va sotish, yonilg'i quyish, mashinalar to'xtash joylari, omborlardan foydalanish va tovarlarni terminal qayta ishlash punktlaridan foydalanish uchun ishlatilishi mumkin;

- transport xarajatlarini kamaytirish va tariflarni

Ushbu yo'nalishlarning ayrimlarini ko'rib chiqing.

Tashilayotgan yuk bahosidagi transport xarajatlarining ulushini hisobga olgan holda tariflarning differentsiatsiyasi bilan erkin narxlanishni ta'minlash. Yuk temir yo'l tashuvlari uchun amaldagi tariflarda, yuklarni tashish uchun to'lovlarning hisob-kitob jadvallarida, masalan, "O'TY" AJ parkida oddiy (universal) vagonlarda (yopiq, platformalar, yarim vagonlar)povagon jo'natmalari (1-tarif sxemasi, 10-01 narxlari ro'yxati, 1-tarif bo'yicha qo'llanma), yuk tashish narxi avtomobilda jo'natiladigan og'irlik uchun belgilanadi, lekin yukning minimal vaznidan kam emas. Agar bu talab bajarilsa, yukning teng masofasiga yuk tashish uchun zarur bo'lgan yuklarni (avtomobillar, mebellar, uskunalar va h.k.) va ommaviy yuklarni (qurilish materiallari, qishloq xo'jaligi go'ngi, balast va h. k.) tashish uchun to'lov bir xil bo'ladi. Tarifda yuk tashish faqat bir necha foizni tashkil etadi, ommaviy yuklarni tashishda esa u o'n foizga teng bo'ladi. Shu bilan birga, ayrim ommaviy yuklarni tashish tarifi temir yo'l kompaniyasining xarajatlarini qoplamasligi mumkin. tashish zarar etkazishga yaqin bo'lishi mumkin, hatto zarar yetkazilishi mumkin va transport yukining yuk tashish xarajatlarining yuqori ulushi tufayli tarifning oshishi istalmagan. Tashilgan yuklarning bahosidagi transport xarajatlarining ulushini hisobga olgan holda tarifni differentsiatsiya qilish bilan bepul narxlashni ta'minlash, ommaviy yuklarga qaraganda yuqori darajada talab qilinadigan yuklarni tashish uchun to'lovni shakllantirishni nazarda tutadi.

Yo'l ichidagi va davlatlararo, xalqaro aloqalardagi tariflar darajasida nomutanosibliklarni bartaraf etish. Hozirgi vaqtda yo'l ichidagi tariflar xalqaro tariflardan bir necha marta past, shuningdek, davlatlararo xabarda. Yuk tashish tranzitining raqobatbardoshligini oshirish, shuningdek, yukni olib kirish va olib chiqish maqsadida ushbu tashuvlarga haq to'lash darajasini pasaytirish maqsadga muvofiqdir, bu esa ularni rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlar yaratishga xizmat qiladi.

Transport xarajatlarini kamaytirish va shart-sharoitlar yaratish bo'yicha chora-tadbirlar o'tkazishtariflarni kamaytirish uchun.

Yuk tashish xarajatlari darajasi ko'plab omillarga, shu jumladan tarif siyosatining yo'nalishiga, transport to'lovlari darajasiga bog'liq. Tarif siyosatining yo'nalishini

takomillashtirish transport hajmining o'sishining muhim shartidir va shunga muvofiq transport birligiga xarajatlarni kamaytirish, bir xil transport texnologiyasida ham xarajatlarni kamaytirish shartidir. Bu muhim oqibatlar transportning hajmidan qat'i nazar, shartli ravishda doimiy xarajatlar deb ataladigan temir yo'lning operatsion xarajatlarning mavjudligi bilan bog'liq. Ushbu xarajatlarning ulushi temir yo'l kompaniyasining umumiy xarajatlarning taxminan 60% ni tashkil etadi.

Yuk tashish uchun bu shuni anglatadiki, yuk tashish hajmining o'sishi bilan, masalan, 10 %, transport xarajatlari 6 % ga kamayadi. Shunday qilib, tariflar, barcha tarif siyosati yuk tashish hajmini oshirishga yordam berish uchun shu tarzda qurilishi kerak.

Amaldagi tarif tizimi barcha maxsus vaziyatlarda bu talabga javob bermaydi. Misol uchun, yuk tashish uchun yuk tashish uchun belgilangan vazn normasidan kamroq miqdorda yuk tashish uchun taqdim etilganda, yuk tashish uchun mashina ko'tarish kuchi to'liq ishlatilganda, ya'ni belgilangan og'irlik darajasi uchun jo'natuvchi ushbu to'lov qoidasini biladi va qabul qiluvchini ikkilanmasdan biladi. Biroq, u hali ham juda og'riqli va tez-tez avtomobil xizmatlariga murojaat qiladiganyetishmovchilikuchun jarima to'lashi kerak.

Ayni paytda, temir yo'l kompaniyasi foydali, yuk jo'natuvchi va temir yo'l uchun qulay bo'lgan kichik partiyalar tomonidan tashiladi shu 50-60 tonna yuk belgilangan vazn, chunki bunday transportlarda, birinchi navbatda, ko'proq daromad olinadi, ikkinchidan, potensial jo'natuvchi transport vositalariga ketmaydi. Tarif siyosatida yuk jo'natuvchilar va qabul qiluvchilar uchun qulay shart-sharoitlar yaratishga e'tibor qaratish lozim. yetishmovchilik uchun jarima bekor qilinishi kerak. Bu temir yo'l transportida korxonalarining xo'jalik faoliyatini boshqarish tizimini takomillashtirishga qaratilgan iqtisodiy islohotlar sharoitida tarif siyosatini takomillashtirish imkoniyatlari doimo paydo bo'ladi. Bu transport xizmatlari talab bozorini o'rganish, potensial yuk jo'natuvchilarning ehtiyojlarini bilish, yuklarni tashish hajmini oshirish uchun jozibador sharoitlarni yaratishga majbur qiladi.

Xalqaro qatnovda yuklarni tashish uchun O'zbekiston Respublikasi temir yo'llarining tarif siyosati idoralararo turdagi xalqaro shartnomadir. Yuklarni tashish bo'yicha

kelishilgan tarif siyosatini shakllantirish va qo'llashning asosiy tamoyillariga muvofiq ishlab chiqilgan.

Xalqaro hisobotlarga quyidagilar kiradi:

- respublika temir yo'llari orqali tranzit orqali yuklarni tashish;
- respublikadan yuklarni tashish.

O'TY tarif siyosati stavkalari xalqaro temir yo'l tranzit tarifi (MTT) va yagona tranzit tarifi (ETT) asosida o'rnatiladi. Yuk tashish stavkalari qo'shimcha to'lovlarni o'z ichiga olmaydi va qo'shilgan qiymat solig'ini o'z ichiga olmaydi. Tarifning valyutasi AQSh dollaridir.

O'zbekiston temir yo'llarining xalqaro qatnovlarda yuklarni tashish bo'yicha tarif siyosati o'ziga xos xususiyatlarga ega. Ularning eng muhimi bunday transportning raqobatbardosh tabiati. Muayyan tashqi savdo tashishning (eksport, import, tranzit) iqtisodiy maqsadga muvofiqligi tovar bozorlarida kon'yunktura bilan belgilanadi. Tariflarning qiymati transport xarajatlarini hisobga olgan holda, to'lovga layoqatli talab va taklif o'rtasidagi nisbat asosida bozorlarda shakllanadigan jahon narxlarining darajasi bilan obyektiv cheklangan. Ayniqsa, eksport va importda, shuningdek, xom-ashyo va yoqilg'i yuklarining ishlab chiqarish xarajatlarida eng arzon narxda tranzit qilishda juda katta. Turli yuk tashish xarajatlaridagi farq juda muhim bo'lishi mumkin.

Xalqaro transportda yuklarni tashishda raqobat turli xil transport turlari, turli mamlakatlarning temir yo'l ma'muriyatlari raqobatbardosh yo'nalishlarda, eksport qiluvchi davlatlar va importchilar o'rtasida jahon bozoridagi tovarlarning yakuniy bahosidagi farqlar tufayli yuzaga keladi.¹⁶

Ushbu xususiyatlar tufayli tashqi savdo yuklari tariflarini shakllantirishda raqobatbardosh omillarning roli mamlakat ichidagi yuklarni tashishdan ko'ra ancha

katta. Shu bilan birga, xalqaro aloqadagi yuklarni tashish tariflari barqaror bo'lishi kerak, shunda ularning qo'llanilishi qattiq valyutadagi to'lov bilan tegishli shartnomalarning bajarilishini ta'minlaydi. qurilmalar,

¹⁶ Malikov T., Haydarov N., "Moliya: umumdavlat moliyasi" o'quv qo'llanma Toshkent, "IQTISOD-MOLIYA", 2009 y. 556 b.

7.6. Hisoblash xususiyatlari va ularni prognozlash, xalqaro yuk tashish aloqalari uchun to'lovlar

Qabul qiluvchiga berilgunga qadar yuklarni tashishga qabul qilish davridan kelib chiqadigan yuk to'lovlari, qo'shimcha yig'imlar va boshqa xarajatlar transport shartnomasi tuzilgan kunida amal qiluvchi quyidagi tariflarda hisoblab chiqiladi:

1) qo'shni mamlakatlarning temir yo'l stantsiyalari (davlatlararo aloqa) o'rtasida temir yo'l orqali tashish uchun yuborilgan mamlakat va maqsad mamlakat - bu mamlakatlarning temir yo'llarida amaldagi ichki tariflar bo'yicha yoki to'g'ridan-to'g'ri tarif bo'yicha, agar bu temir yo'llar to'g'ridan-to'g'ri tarifga ega bo'lsa;

2) mamlakatning temir yo'llarida va boradigan mamlakatlarda tranzit yo'llar orqali - ushbu mamlakatlarning temir yo'llarida qo'llaniladigan ichki tariflarda va tranzit temir yo'llarida ushbu temir yo'llarda qo'llaniladigan temir yo'llarda tashish uchun tranzit tarifiga xalqaro tashish.

Mamlakat va borar mamlakatlari yo'llarida tashish uchun yuk to'lovlari va jarimalar mahalliy valyutada, tranzit temir yo'llarda tashish uchun to'lovlar va jarimalar esa ushbu tashish uchun manfaaddor temir yo'llar tomonidan foydalaniladigan tranzit tarifida hisoblab chiqiladi. Temir yo'l orqali amalga oshirilgan xarajatlar qoplanishi kerak amaldagi tariflarda nazarda tutilmagan yuklarni tashish (yukni to'g'rilash, yukni to'g'rilash bilan bog'liq ortiqcha yuk, konteyner va qadoqlashni tuzatish xarajatlari va h.k.). Ushbu xarajatlar tegishli hujjatlar bilan tasdiqlanishi kerak. Bu xarajatlar yuk mos va ular temir yo'lda paydo bo'lsa, jo'natuvchi temir yo'l yoki qabul qiluvchining paydo bo'lsa, jo'natuvchi tomonidan undiriladi. Agar bu xarajatlar tranzit temir yo'llarida paydo bo'lsa, ular ushbu tranzit yo'lida tashish uchun transport to'lovlarini to'layotganiga qarab, jo'natuvchidan yoki qabul qiluvchidan olinadi.

Tashish uchun yuk tashish to'lovlari:

- chiqish temir yo'llarida - jo'natuvchidan chiqish stantsiyasiga;
- belgilangan temir yo'llarda-maqsad stantsiyasida qabul qiluvchidan;
- tranzit temir yo'llarda - jo'natuvchidan chiqish stantsiyasiga yoki maqsad stantsiyasida qabul qiluvchidan.

Agar jo'natuvchi tranzit temir yo'llarda tashish uchun yuk tashish to'lovlarini to'lashni qabul qilsa, u "jo'natuvchi quyidagi tranzit yo'llar uchun to'lovlarni qabul qiladi" ustunida ushbu yo'llarning qisqartirilgan nomlarini ko'rsatishi kerak. Xalqaro transportda yuklarni tashishda temir yo'llar o'rtasida hisob-kitoblarni amalga oshirishning muayyan tartibini belgilash zarur. Har bir temir yo'l, jo'natish uchun qabul qilinganida yoki yuk berilganda, tashish shartnomasida nazarda tutilgan yuk to'lovlarini undirib, tashishda ishtirok etuvchi temir yo'llarga ularning yuk tashish to'lovlarining ulushlarini to'lashi shart. Chiqish yo'li boshqa temir yo'llarga jo'natuvchidan undirilmagan to'lovlar uchun javob beradi, agar ular ushbu hisob-faktura bo'yicha o'zlari tomonidan qabul qilingan bo'lsa yoki ular jo'natuvchi tomonidan o'zlari uchun hisob-faktura bo'yicha qabul qilinishi kerak bo'lsa.

Agar boradigan yo'l yukni qabul qiluvchidan tashish shartnomasi bo'yicha undirilishi kerak bo'lgan yuk to'lovlarini undirmasdan bergan bo'lsa, u transportda ishtirok etgan temir yo'llarga ushbu to'lovlar uchun javobgardir. Smgf bitimidan kelib chiqadigan temir yo'llar o'rtasidagi hisob-kitoblar temir yo'llar o'rtasida hisob-kitoblar tartibi to'g'risida tuzilgan maxsus shartnomaga muvofiq amalga oshiriladi. Temir yo'llar o'rtasidagi nizoni keltirib chiqaradigan kompensatsiya talablari, manfaatdor tomonning bayonotiga ko'ra, temir yo'llar Hamdo'stligi tashkiloti qo'mitasida (MDH) ko'rib chiqilishi kerak. Qo'mitaning bunday talablar bo'yicha qarori yakuniy hisoblanadi.

Xalqaro qatnovda yuk tashish O'zbekiston temir yo'llari tarif siyosati qoidalariga, xalqaro temir yo'l transporti qoidalariga, transport hujjatlarini rasmiylashtirish tartibiga, temir yo'llar o'rtasidagi hisob-kitoblarga, shuningdek, qat'iy rioya qilingan holda amalga oshiriladi.

MDH davlatlar va tijorat tuzilmalari o'rtasidagi foydali hamkorlikka yo'naltirilgan iqtisodiy munosabatlar tizimining jamini tashkil etuvchi MDH va Boltiqbo'yi mamlakatlarning yuk vagonlari uchun to'lovlar bo'yicha hisoblanadi.

Mustaqil Davlatlar Hamdo'stligiga a'zo davlatlar temir yo'llarining tarif siyosatiga binoan, tarif shartnomasiga kiruvchi temir yo'l ma'murlari transport stavkalari va qo'shimcha to'lovlarni oshirishga haqlidirlar:

- yiliga ikki martadan ko'p bo'lmagan temir yo'l orqali tranzit tashish, bu idoraning xabariga binoan; tegishli o'zgarish kuchga kirishidan kamida bir oy oldin tarif siyosatini amalga oshirishda ishtirok etadigan barcha boshqa tomonlar; eksport-import trafigi

- temir yo'l ma'muriyatining qarori bilan, iqtisodiy maqsadga muvofiq ravishda, idoralar idorasi, barcha tomonlar va tegishli tarif siyosatini amalga oshirishda ishtirok etadigan shaxslar tegishli "chaqiruv" ga kirishdan kamida 15 kun oldin xabardor qilinishi kerak; o'zgartirish kuchga kirmoqda O'ZTYAJ yuk tashish maqsadi paytida temir yo'l liniyalarida tashish stavkalari va qo'shimcha to'lovlarni pasaytirish huquqiga ega.

7.7. Yuk tashish va yo'lovchilarni tashish uchun temir yo'l stavkalari O'ZTYAJ tomonidan yuklar va yo'lovchilarni tashish uchun temir yo'l tariflari xabar turlari bo'yicha shakllantiriladi:

- O'zbekiston Respublikasi hududida yuklarni, yo'lovchilarni, bagaj va yuklarni tashish;

- O'zbekiston Respublikasi va boshqa davlatlar o'rtasidagi xalqaro yuk.

Ichki transportda tashish uchun tariflar yuk tashuvchilar va yo'lovchilar manfaatlarini inobatga olgan holda, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan belgilanadigan tartibda davlat temir yo'l ma'muriyati tomonidan belgilanadi. Xalqaro transportda tashish ta'riflari xalqaro shartnomalarga muvofiq belgilanadi. Yuklarni, yo'lovchilarni, yuklarni va yuklarni tashish bilan bog'liq qo'shimcha ishlar va xizmatlar shartnoma asosida to'lanadi. Ichki transportda yuklarni tashish uchun tariflar O'ZTYAJ raisi tomonidan O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi bilan kelishilgan holda tasdiqlanadi. qoraqarag'ay. Ular unga tegishli, u yuklarni, yo'lovchilarni, yuklarni va boshqa narsalarni tashish.

Xuddi shu stantsiya ichida kommunal xizmatlarga kirish imkoniyati bo'lgan bitta kirish yo'lidan ikkinchisiga o'tish yo'lida yuklarni tashish uchun tariflar, barqaror transport yo'nalishlarida yuk tashish uchun eksklyuziv tariflar, bo'sh vagon va konteynerlarni tashish uchun tariflar, tarif masofalarini hisoblash qoidalari O'ZTYAJ raisi tomonidan tasdiqlanadi.

Temir yo'l transporti uchun tariflar, Shvetsariya franki tarif valyutasi sifatida qabul qilinadi. Yuklarni taqdim etishda to'lovlarni yuborganingizdan so'ng, 3-chi yarim

vagonda siz oldindan to'lovni olasiz. Temir yo'l yuk tashishni amalga oshirish jarayonida yuklarni tashish bilan bog'liq temir yo'lni turli xil xizmatlar bilan ta'minlash kerak bo'ladi: yuklarni saqlash va tortish, vagonlarni temir yo'llarga kirish yo'llari, yuklash va tushirish hayvonlar, parrandalar, hayvonlarning xom-ashyolari va boshqa narsalarni olib o'tgandan keyin vagonlarni temir yo'llar orqali tozalash, yuvish va zararsizlantirish buyurtma bo'yicha - lizing asosida. Vazniga ko'ra, temir yo'l kompaniyasi tomonidan temir yo'l transporti bilan tashish uchun mo'ljallanmagan tovarlarni saqlash, tez buziladigan mahsulotlarni muzlatgichda saqlash kabilar.

Tariflarni qo'llash qoidalarining asosiy qoidalarini ko'rib chiqing. Yuklarni tashish uchun toifalarni hisoblash uchun, yetkazib berish stansiyasidan manzil stansiyasigacha bo'lgan tarif masofasini, transport uchun jo'natiladigan mahsulotning qaysi turiga tegishli ekanligini va jo'natilgan qabul qilish uchun tarif sxemasi raqamini aniqlash kerak.

Tarifni qo'llash uchun yuk vagonlari tashish uchun alohida tashish ta'minlangan yuk tashish hisoblanadi. Barcha yuklarning universal (oddiy) vagonlarini (yopiq, platformalar, gondolalar vagonlari) tashish uchun, yuk jo'natuvchisi yoki oluvchisi alohida fuqarolar bo'lgan hollar bundan mustasno (masalan, uy-ro'zg'or buyumlarini tashish uchun) umumiy yuk universal (oddiy) vagonlarni tashish uchun olinadi. park-1 tarif sxemasiga muvofiq: yuklarni xususiy universal (oddiy) vagonlarda tashish yoki ijaraga berish uchun - N2 tarif tizimiga binoan. Yuqoridagi sxemalarga muvofiq yuk narxi yukning og'irligidan qat'iy nazar belgilanadi. Yuk, belgilangan eng kam vazn normasidan kam bo'lmasligi kerak Eynerov, O'ZTYAJ bir xil yuklarni bir xil sharoitlarda, lekin har xil mulkdagi vagonlarda, yo'lning ishchi floti vagonida (1-sxema) va shaxsiy avtoullovda (A2 sxemasi) tashish uchun tarif miqdori farq qilishi aniq. To'satdan, transport masofasidan 32% ga bu ishchi yo'l parkida avtoullovda tashish narxidan ancha past.

Maxsus vagonda yuk tashishda, vagonni saqlash bilan bog'liq xarajatlar dunyo bo'yicha xavfsizlik qoidalarining deyarli barcha xarajatlarini istisno qiladi, shuning uchun O'ZTYAJ sharoitida bu xarajatlar taxminan 32%, qolgan 68% temir yo'l kompaniyasining infratuzilmani ishlatish bilan bog'liq xarajatlari. "Temir yo'l transporti to'g'risida" gi qonunning 13-moddasida: "Yuklarni temir yo'l orqali tashish uchun tariflar temir yo'l boshqarmasi tomonidan yuk tashuvchilarning manfaatlarini hisobga olgan

holda, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan belgilanadigan tartibda o'rnatiladi" deyiladi tarif stavkasining 68 foizi. ishchi parkining temir yo'l vagonlarida yuk tashish uchun.

Bu temir yo'l kompaniyasi, infratuzilma egasi uchun ham, xususiy (ijaraga olingan) avtoulovga ega bo'lish manfaatlariga ham javob beradi. Hozirgi vaqtda O'ZTYAJ temir yo'llarida harakatlanuvchi xususiy (ijaraga olingan) vagonlarning soni unchalik katta emas, bir necha foizga baholanmoqda va N1 sxemasi bo'yicha tarifdan 2-sxema bo'yicha tarif darajasidagi farq yuk tashish orqali O'ZTYAJning moliyaviy natijalariga kam ta'sir ko'rsatmoqda.

Vaqt o'tishi bilan sohada iqtisodiy islohotlar chuqurlashishi bilan xususiy (ijaraga olingan) vagonlarning ulushi sezilarli darajada oshishi mumkin, keyin N2 va N1 tarif sxemasi darajasidagi farqning qiymati oshadi. Har bir lokomotiv-kilometr uchun muzokaralar olib borilgan (bepul) tarif bo'yicha haq olinadi, ijaraga olingan vagonlarning yurishi uchun esa kilometrning barcha kilometrlari uchun to'lov belgilanadi, transport xizmatlari bozorida o'zgarishlarning ta'sirini hisobga olish uchun. Mavjud tariflar bo'yicha imtiyozlar (chegirmalar) tobora keng qo'llanilmoqda va bunday imtiyozlar kompaniya boshqaruvi raisining buyrug'i bilan qabul qilingan "Temir yo'llar orqali O'ZTYAJ tomonidan yuk tashish uchun tarif shartlarini o'zgartirish va xabardor qilish tartibi to'g'risida" gi nizam asosida ko'rib chiqiladi. 04.04.2004 yildagi No117-H. Boshqaruv kompaniyasi tomonidan qabul qilingan qarorlar bayonnomada qayd etiladi.

Protokol kompaniya raisi tomonidan tasdiqlanganidan so'ng, uning nusxalari o'z vaqtida bajarilishi uchun jalb qilingan bo'linmalarga yuboriladi. 2000 yil iyul oyida O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi 10-01 "Yuk temir yo'l transportida tashish tariflari" narxlar ro'yxatiga rozilik berdi. Stavkalari Shvetsariya franki miqdorida belgilanadi, ularga kamaytirish koeffitsientlarini qo'llashda quyidagi koeffitsientlar o'rnatildi:

-1.07.2000dan: -0,7

-1.10.2000 dan -0.75

-1.12.2000 dan -0,8.

Temir yo'l tariflari darajasining keskin ko'tarilishining oldini olish uchun, 2001 yil 11 noyabrdan boshlab birjadan tashqari stavkalarni hisoblashda xorijiy valyutalarning kiritilishi. 0,8 koeffitsienti o'rniga 0,55 koeffitsienti o'rnatildi, u 1.06.2004 yilgacha amal qildi. 1.06.2004 yildan beri O'zR Moliya vazirligi bilan kelishilgan holda 10-01 narxlar stavkalari uchun 0,55 koeffitsienti o'rniga koeffitsienti 0,6 ga teng.

Barcha tovarlarni universal (oddiy) vagonlarda (yopiq, platformalar, gondolalar vagonlari) tashish uchun, yuk jo'natuvchisi yoki qabul qiluvchisi alohida fuqarolar bo'lgan hollar bundan mustasno, yuk haqi olinadi: yuklarni universal (oddiy) avtoulovlarda tashish uchun N1 tarif sxemasiga muvofiq (umumiy yo'l parkining yopiq, maydonchalari, yengil avtomobillari);

2-sonli tarif sxemasiga muvofiq yuklarni xususiy universal (oddiy) vagonlarda (yopiq, platformalar, gondolalar) tashish yoki ijaraga berish uchun. Ko'rsatilgan N1 va N2 sxemalariga binoan, yuk haqi universal yuk tashishdagi yukning og'irligini hisoblash jadvaliga muvofiq, lekin tegishli tovarlar uchun belgilangan minimal vazn me'yoridan kam bo'lmagan holda belgilanadi.

"O'zbekiston temir yo'llari" O'ZTYAJ parkining oddiy (universal) vagonli (qoplamali, platformali, gondolli vagonlarda) yuk tashish yuklari quyidagi tartibda hisoblanadi: har bir tonna yuk uchun 3037.44 so'm. Bu yerda: 60 tonna yuk ko'tarish uchun 328 vagon stavkasi (500 kmgacha bo'lgan N1 tarif sxemasi bo'yicha 1001 narxlari ro'yxati), Shvetsariya franki; 0.6- pasayish koeffitsienti; 60 - vagonni yuklash, tonna;

Savollar:

1. Taniqli iqtisodchi Filip Kotler mashhur "Marketing, menejment" asarida ta'kidlashicha narxlashda ko'pincha xatolarga yo'l qo'yiladi bu qanday xatolar?
2. Raqobatchilarning maqsadlarga qanday maqsadlar?
3. O'ZTYAJ tomonidan yuklar va yo'lovchilarni tashish uchun temir yo'l tariflari bo'yicha qanday shakllantiriladi?
4. Bozor bahosiga ikkita yondashuv mavjud bular qaysilar?

Test:

1. Moliyaviy menejment vazifalarini nimalardan iborat?

- a) investitsion jozibadorlikka erishish
- b) korxonada asosiy vositalarini optimal ishlashini ta'minlash
- c) foydani oshirish
- d) a va b javoblar to'g'ri

2. Moliyaviy menejmentning nechta konsepsiyasi mavjud?

- a) 6 ta
- b) 5 ta
- c) 8 ta
- d) 7 ta

3. Moliyaviy menejment konsepsiyalari:

- a) kapital bahosi konsepsiyasi
- b) pul oqimlari konsepsiyasi
- c) foyda keltirish konsepsiyasi
- d) a va b javoblar to'g'ri

4. Korxonada mulki qanday manbalardan shakllanadi?

- a) qimmatli qog'ozlardan olinadigan daromad va foizlar
- b) faoliyatning barcha ko'rinishlaridan olinadigan daromad
- c) byudjet va nobyudjet tashkilotlardan olinadigan mablag'lar
- d) barcha javob to'g'ri.

5. Byudjet va nobyudjet tashkilotlardan olinadigan mablag'lar qaysi davrlarni o'z

ichiga oladi?

- a) 2000-2005 yillar
- b) 2006-2010 yillar
- c) 1995-1999 yillar
- d) to'g'ri javob yoq.

6. Korxonada tahlil necha asosiy yo'nalishda amalga oshiriladi?

- a) 5 ta
- b) 4 ta
- c) 3 ta
- d) 6 ta

7. Gorizontal tahlilda...?

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi

b) qator yillardagi hisobotlar ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi.

c) joriy davr ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi

d) to'g'ri javob yoq.

8. Vertikal tahlilda...?

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi

b) qator yillardagi hisobotlar ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi.

c) joriy davr ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi

d) to'g'ri javob yoq.

9. Trend tahlilida..?

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi

b) qator yillardagi hisobotlar ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi.

c) joriy davr ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi

d) to'g'ri javob yoq.

10. Moliyaviy menejmentda boshqaruv subyektlari ... kiradi.

a) mulkdorlar va investorlar

b) kreditorlar va moliyaviy vositachilar

c) moliya va soliq organlari

d) a va b javoblar to'g'ri

3.2. Xususiy investitsion fondlardan mablag'lar jalb qilish orqali moliyaviy ta'minot

1. Biznesni rejalashtirishning mohiyati va kichik tadbirkorlik subyektlari uchun ahamiyati

2. O'ZTY AJni rivojlantirishga kapital qo'yilmalari.

8.1. Biznesni rejalashtirishning mohiyati va kichik tadbirkorlik subyektlari uchun ahamiyati

Asosiy vositalar ulardan foydalanish jarayonida eskiradi, yangilanishi, almashtirilishi kerak. Savol tug'iladi: Asosiy vositalarni yangilash va rivojlantirish uchun zarur bo'lgan pul mablag'larini qanday shakllantirish va ulardan samarali foydalanishni qanday ta'minlash kerak? Ushbu muammo mamlakat iqtisodiyotining barcha tarmoqlari uchun keng tarqalgan va temir yo'l transporti mablag'larini ko'p talab qiladigan sanoat uchun ayniqsa muhimdir. 2018-yil 1-yanvardagi holatga kelib UTIIB xodimlarining transportda 23 mln so'mlik asosiy mablag'lari bor edi, bu mamlakat iqtisodiyotining boshqa tarmoqlari kapitalining intensivligidan ancha yuqori. Asosiy vositalar va ularni rivojlantirish va yangilash uchun zarur bo'lgan pul mablag'larini shakllantirish va ulardan samarali foydalanishning murakkabligi nafaqat bu. temir yo'l transporti kapital talab qiladigan sohadir. O'TY temir yo'l kompaniyasining asosiy mablag'lari O'ZTY AJ liniyalarining 4000 kilometrdan ko'proq masofasida joylashgan: ular asosiy qurilish bloklari xodimlari tomonidan foydalanilmoqda. stansiyalarning yuzlab ishlab chiqarish bo'linmalari, depolar, masofalar, ularning har biri o'zining ishlab chiqarish xususiyatlariga ega. Bundan tashqari, asosiy vositalarni rivojlantirish uchun ajratilgan mablag'lardan foydalanish samaradorligi temir yo'l kompleksining barcha qismlarining kelishilgan ishlariga bog'liq. Siz eng zamonaviy lokomotivlarga ega bo'lishingiz mumkin, ammo agar qurilishning yuqori qismi etarli darajada bo'lmasa, bu lokomotivlardan samarali foydalanilmaydi.

O'ZTY AJ ning asosiy aktivlari avval qanday yangilanishi, rivojlanishi kerak?

Agar biz ularning ko'pchiligining haddan tashqari yomonlashuvini hisobga olsak, O'ZTY AJ asosiy vositalarini rivojlantirishning ustuvor yo'nalishlarini aniqlash va

ulardan samarali foydalanishni ta'minlashdagi qiyinchiliklar tobora ko'proq ko'rib chiqiladi, bu muammo, u bilan bog'liq bo'lgan barcha qiyinchiliklar investitsiyalarni shakllantirish va ulardan foydalanishni boshqarishni tashkil etish jarayonida, investitsiyalar va innovatsiyalarni boshqarish jarayonida hal qilinadi. temir yo'l kompaniyasi. iah obligatsiyalar azoblanadi. O'ZTY AJ aytilganlardan tashqari, O'TY temir yo'l kompaniyasining investitsiya va innovatsion menejmentini tashkil etish juda muhimdir, chunki u sohadagi investitsiya fondlarini rivojlantirish va yangilash uchun zarur bo'lgan moliyaviy resurslarni shakllantirish va ulardan foydalanish usullarini belgilaydi. ulardan samarali foydalanishni ta'minlash.

Kengashda O'ZTY AJ asosiy vositalarini rivojlantirish va yangilash uchun pul mablag'larini shakllantirish manbalari to'g'risida qaror uning boshqaruvining yuqori darajasi, kompaniya Boshqaruvi tomonidan qabul qilinadi. Ammo, birinchidan, bunday qarorlar asosiy vositalarning holatini har tomonlama o'rganib chiqqandan so'ng, ularni rivojlantirish va yangilashga bo'lgan ehtiyojni aniqlaganidan keyin qabul qilinadi; ikkinchidan, tashish bilan bevosita bog'liq bo'lmagan va ularning xavfsizligiga ta'sir ko'rsatmaydigan asosiy vositalarning bir qismi ular tarkibidagi tarkibiy bo'linmalar va korxonalar ixtiyorida. Masalan, yordamchi faoliyatda foydalanish uchun mo'ljallangan asosiy vositalar. ular zarba berishadi. Shunday qilib, O'ZTY temir yo'l kompaniyasining asosiy vositalarini shakllantirish va ulardan foydalanishni boshqarish muammosi uning barcha xodimlariga tegishli. O'ZTY transport kompaniyasining barcha bo'g'inlari iqtisodiy faoliyatining samaradorligi ushbu boshqaruv qanday tashkil etilganligi va uning imkoniyatlarini qay darajada amalga oshirayotgani va moliyaviy barqarorligiga bog'liq. Bundan tashqari, O'ZTY AJ ishlab chiqarish quvvati transportning katta hajmlarini to'ldirishga mo'ljallangan bo'lib, bu ham AJ investitsiya siyosatini shakllantirishda hisobga olinadi. Korxonani rivojlantirishga, uning asosiy fondlarini yangilashga investitsiyalar investitsiya operatsiyalari deb ataladi.

Asosiy vositalarni yangilash va rivojlantirish uchun zarur bo'lgan pul mablag'lari manbalarini aniqlash va ulardan samarali foydalanishni ta'minlash temir yo'l kompaniyasining investitsiyalari va innovatsiyalarini boshqarishning maqsadi hisoblanadi. Investitsiyalar to'g'ridan-to'g'ri va portfelli bo'lishi mumkin: har qanday

mahsulotni ishlab chiqarishga to'g'ridan-to'g'ri mablag'larni to'g'ridan-to'g'ri uzoq muddatli investitsiya qilish, shu jumladan korxonalar mablag'larini sotib olish, yaratish yoki kengaytirish, shuningdek kompaniyani boshqarish (mustahkamlash) bilan bog'liq barcha boshqa operatsiyalar, qat'iy nazar. huquqiy shakli yoki kompaniyaning kengayishi bilan. O'TY temir yo'l kompaniyasi xorijiy investitsiyalar ishtirokidagi to'g'ridan-to'g'ri investitsiyalardan keng foydalanadi. So'nggi yillarda tarmoq hukumat kafolati ostida chet el kapitali ishtirokida qator yirik loyihalarni amalga oshirdi. Xorijiy sarmoyalarni jalb qilmasdan yangi Navoiy-Uchquduq-Nukus temir yo'l liniyasi qurildi, xorijiy sarmoyalar ishtirokida yo'lovchi vagonlarini ta'mirlash zavodi qurildi, G'uzor-Boysun-Qumqo'rg'on liniyasi qurildi, temir yo'lning asosiy tarmog'i elektrlashtirildi va hokazo.

Taraqqiyot konsepsiyasi (O'TY) temir yo'l transporti iqtisodiyotning ustuvor tarmoqlaridan biri bo'lib, u katta hajmdagi innovatsion va investitsion investitsiyalarni talab qiladi, to'ldirish va yangilashning shoshilinch ehtiyojiga duch keladi. Ushbu muammoni hal qilishning strategik maqsadi tashqi manbalardan transport uchun resurslar va mahsulotlar importini kamaytirish, shuningdek, raqobatbardosh yangi mahsulotlar, ayniqsa ehtiyot qismlar va uskunalar ishlab chiqarishni rivojlantirishdan iborat. yangi sanoat mahsulotlari va sarflanadigan materiallar (innovatsiya) ishlab chiqarishni rivojlantirish siyosati. Ushbu maqsadga erishish xorijiy investorlar uchun qulay muhit yaratishni talab qiladi. xandaq va kreditorlar.¹⁷

O'zimiz va qarz mablag'larimizning bir qismini innovatsiyalar va investitsiyalarga yo'naltirish siyosatiga amal qilishimiz kerak, bu nafaqat yangi tashkil etish uchun, balki import o'rnini bosadigan moddiy-texnik resurslar va mahsulotlar ishlab chiqarish hajmini oshirish uchun ham kerak. Korxonaning ishlab chiqarish bazasini rivojlantirish uchun zarur bo'lgan bir xil mablag'lar, qoida tariqasida, mavjud bo'lganidan ko'proq narsani talab qiladi. Nafaqat asosiy vositalarning bir qismi ish vaqtida o'z vaqtida berilmaganligi sababli yangilandi. Mamlakat iqtisodiyotining barcha tarmoqlarining izchil rivojlanishi, ayrim mahsulot turlariga (ishlarga, xizmatlarga) talab bozorining rivojlanishi ham ta'sir ko'rsatmoqda. O'TY temir yo'l kompaniyasiga murojaat qilgan holda, yuqorida aytib o'tilganlar yo'lning yuqori tarkibi, harakat tarkibi va ta'mirlash bazasini modernizatsiya

¹⁷ Moliya. Vahobov A., Malikov T., Darslik 2011 y.

qilish uchun mablag 'topish va undan samarali foydalanish zaruriyatida namoyon bo'ladi. Bu, birinchi navbatda, asosiy vositalarni yangilash va rivojlantirishda o'z mablag'larining yo'naltirilishini aniq belgilashni talab qiladi; ikkinchidan, uchinchi tomon investitsiyalarini jalb qilish uchun qulay sharoitlar yaratish, ulardan samarali foydalanishni ta'minlash.

O'TY temir yo'l kompaniyasining keskin muammosi - harakatlanuvchi tarkibning yomonlashishi. Jismoniy va axloqiy qarish bor. Eskirgan transport vositalaridan foydalanish bilan bog'liq xarajatlarning barqaror o'sishi tendentsiyasi aniqlandi. Temir yo'l kompaniyasining asosiy kapitalini jadal yangilash va rivojlantirish zarurati, yalpi ichki mahsulotning o'sishi, respublika iqtisodiyotining jahon bozoriga chiqishi, milliy iqtisodiyotning eksport salohiyatini kengaytirish dasturi amalga oshirilayotgani, yuk va yo'lovchi tashish transportiga talab ortib borayotganligi bilan bog'liqdir. Innovatsiya temir yo'l transportida texnik siyosatni amalga oshirishning ustuvor yo'nalishi sifatida tan olinadi va butun boshqaruv tizimidagi asosiy bo'g'inlardan biri hisoblanadi. Innovatsiya uchun moliyaviy manbalarni topishda ichki manbalardan foydalanish bilan bir qatorda tashqi moliyalashtirish shakllari, shu jumladan bank krediti, qimmatli qog'ozlar emissiyasi, lizing ham keng qo'llaniladi, venchur moliyalashtirish, byudjet krediti va boshqalar.

2018 yilda O'ZTY AJni rivojlantirishga kapital qo'yilmalarning 26 foizga oshgan o'z mablag'lari hisobiga amalga oshirilishi rejalashtirilgan xalqaro investitsiyalardan foydalanish maqsadlariga muvofiq quyidagi guruhlariga birlashtirish odat tusiga kirdi:

- yangi ishlab chiqarishlarni yaratish; ishlab chiqarishni kengaytirish;
- ishlab chiqarish samaradorligini oshirish;
- davlat organlarining talablarini qondirish uchun (iqtisodiy standartlarga rioya qilish va boshqalar).

Yaqin vaqtgacha temir yo'l kompaniyasining investitsiyalarining asosiy qismi yangi ishlab chiqarishlarni barpo etishga, yangi temir yo'l liniyalari qurilishiga va ta'mirlash korxonalariga yo'naltirildi. Ishlab chiqarishni kengaytirish va samaradorligini oshirish uchun sarflanadigan mablag'larning salmoqli qismidir. Iqtisodiy islohotlar jarayonida O'TY temir yo'l kompaniyasi ichki va tashqi bozordagi rivojlanish darajasi va

raqobatbardoshligi bilan ajralib turadigan uchta asosiy korxonalar va tuzilmalarni ajratib ko'rsatdi: asosan mustaqil va qarz mablag'lari hisobidan mustaqil ravishda rivojlanib borishga qodir bo'lgan korxonalar;

- milliy ahamiyatga ega va poyezdlar harakati xavfsizligini ta'minlaydigan tuzilmalar;
- ijtimoiy ahamiyatga ega transportni ta'minlaydigan tuzilmalar (shahar atrofidagi yo'lovchilar tashish, mahalliy transport va boshqalar).

Birinchi guruh - o'z bazasida real rivojlanish imkoniyatlariga ega. Vazifa davlatning muayyan ko'magi bilan uni kuchaytirish uchun shart-sharoit yaratishdir. Ikkinchi guruh - ular tasarrufidagi obyektlar va obyektlarni saqlash va modernizatsiya qilish uchun byudjet tomonidan moliyalashtiriladigan harajatlarning zarur miqdorida davlat tomonidan qo'llab-quvvatlash; Uchinchi guruh - bu zararli yo'lovchilar tashish. Ularni ko'rib chiqing. "O'TY" temir yo'l kompaniyasining yo'lovchi tashish harakati quyidagi mijozlar tomonidan tavsiflanadi. Yo'lovchilarni tashish kompaniyasi xususiylashtirish jarayonida.

"O'ztemiryo'lyo'lovchi" aksiyadorlik jamiyati sifatida tashkil etilgan, O'ZTY AJ ning sho'ba korxonasi bo'lib, hozirda investor qidirish jarayoni davom etmoqda. Ushbu jarayon ichki va xalqaro yo'nalishlarda jihozlar va jadval jadvallari bo'yicha xizmatlar sifatini yaxshilashni rag'batlantiradi. O'TY AJ ning 2018-2019 yillarga mo'ljallangan biznes-rejasi bo'yicha yo'lovchilar tashish uchun taqdim etilgan: 22.915 mln kishi mo'ljallangan.

- shahar atrofi va shaharlararo transportning yo'qotishlarini minimallashtirish va ularning qoplanishini ta'minlash;

- xalqaro transportdan tushadigan daromadlarni maksimal darajada oshirish; Investitsiya faoliyati manbalari, Investitsion faoliyatni moliyalashtirish mumkin emas:

- o'z moliyaviy mablag'lari va investorning xo'jalik ichidagi zaxiralari (sof foyda, amortizatsiya, zaxira kapitali, sug'urta organlari tomonidan baxtsiz hodisalar natijasida yetkazilgan zararni qoplash shaklida to'lanadigan mablag'lar), tabiiy ofatlar va boshqalar.

- qarzga olingan mablag'lar (bank va byudjet ssudalari, majburiy kreditlar va boshqa vositalar): aktsiyalarni sotishdan asosiy qiymatga ega bo'lgan mablag'lar, mehnat jamoalari a'zolarining va boshqa badallari;

- davlat byudjetidan, mahalliy byudjetlardan va byudjetdan tashqari jamg'armalardan ajratiladigan investitsiyalar; xorijiy investitsiyalar, sanab o'tilgan investitsiya manbalarini ularning shakllanishi shaklida ikki guruhga: temir yo'l kompaniyasining shaxsiy moliyaviy mablag'lari va uchinchi tomon manbalariga birlashtirish maqsadga muvofiqdir. Shaxsiy moliyaviy resurslar o'zining shaxsiy moliyaviy resurslarim o'z ichiga quyidagilarni oladi:

- temir yo'l kompaniyasining mahsulotni (ishlarni, xizmatlarni) tashish va sotishdan olgan sof foydasi, qo'llab-quvvatlash faoliyati;

- amortizatsiya, moliyaviy zaxiralar (zaxira kapitali va boshqalar) sof foyda temir yo'l kompaniyasi va uning korxonalari iqtisodiy natijalarining umumiy ko'rsatkichidir. Soliqlar va boshqa to'lovlarni to'laganidan so'ng, kompaniya sof foydani saqlab qoladi, uning bir qismi kapital qo'yilmalarga yo'naltiriladi. O'ZTY AJ temir yo'l kompaniyasi investitsiyalarini moliyalashtirishning ikkinchi asosiy manbai:

- amortizatsiya to'lovlari. Ma'lumki, amortizatsiya bu asosiy vositalar qiymatini ularni ishlatmaslik, tashish va ishlash jarayonida ishlab chiqarilgan mahsulotlarga bosqichma-bosqich o'tkazish (amortizatsiya oshishi bilan). Uning maqsadi

- asosiy vositalarni tiklash va almashtirish uchun zarur mablag'larni to'plash. Shu maqsadda, bu uch. Ushbu standartlar asosiy vositalarning balans qiymatiga foiz sifatida belgilanadi. kapital qo'yilmalarni moliyalashtirish uchun oylik amortizatsiya ajratmalari amalga oshiriladi. Amortizatsiya hisoblash har oyda amalga oshiriladi, bunda O'ZTY AJ va asosiy ishlab chiqarish fondlari 2005-2009 yillarga mo'ljallangan biznes-rejaga muvofiq "Mablag'lar har bir ishlab chiqarish chetlatilgandan keyin tabiiy ravishda qoplashni talab qilmaydi". Natijada korxonaning asosiy kapitalini takror ishlab chiqarishni kengaytirish uchun mo'ljallangan bo'sh pul mablag'lari shakllanadi. Moliyaviy zaxiralar bu favqulotda bo'lmagan xarajatlarni va maxsus ehtiyojlarni, xususan, ko'payish xarajatlarini moliyalashtirish, temir yo'l kompaniyasi faoliyati ritmini va ijtimoiy infratuzilmani rivojlantirishni ta'minlash uchun xo'jalik

subyekti tomonidan ajratilgan moliyaviy resurslar. Moliyaviy zaxiralarni yaratish qonunlarda, xo'jalik yurituvchi subyektning ustavida (soliq qonunchiligini buzmasdan) ta'minlanadi. Moliyaviy zaxiralarga quyidagilar kiradi: zaxira kapitali, kapital ta'mirlash uchun zaxira, shubhali qarzlarni uchun zaxira.

Zaxira kapitali - bu iqtisodiy faoliyatdan zararni qoplash, kapitalni to'ldirish, to'lovlarni to'lash uchun foydalaniladigan, foyda bo'lmagan taqdirda dividendi hisobiga shakllantiriladigan xo'jalik subyekti mablag'larining qismi. Zaxira kapitalini yaratish zarurati transportning transport xizmatlariga talab dinamikasi bilan izohlanadi, chunki bu davlatning barcha tarmoqlarini bog'laydigan, ijtimoiy ishlab chiqarish va tovarlar aylanishining uzluksizligini ta'minlaydigan transportning o'ziga xos ahamiyatiga ega. Yuk oqimlaridagi kutilmagan o'zgarishlar yo'qotishlarga olib kelishi mumkin, ularni bartaraf etish qo'shimcha mablag'larni talab qiladi va bu zaxira kapitaliga ehtiyojni ta'kidlaydi.¹⁸

Jamiyat ustav kapitalining 25 foizi miqdorida zaxira kapitalini yaratgandan so'ng. Kompaniyaning zaxira kapitali majburiy ravishda shakllantiriladi. yillik foydadan ustav kapitalining 25% gacha ajratmalari ajratiladi. Zaxira kapitaliga yillik ajratmalar miqdori kompaniyaning sof foydasining 10% dan kam emas. Masalan, temir yo'l kompaniyasining ochiq aksiyadorlik jamiyatlarida zaxira kapitali ham hisoblanadi. U kompaniya ustavida ko'zda tutilgan sof foyda hisobiga yaratiladi, masalan, "O'zvagonremont" ochiq aksiyadorlik jamiyati ustavida ustav kapitalining 15 foizi miqdorida zaxira kapitalini shakllantirish ko'zda tutilgan. Ustavda belgilangan miqdorga yetgunga qadar sof foyda. Zaxira kapitali sof foyda bo'lmagan holda imtiyozli aksiyalar bo'yicha dividendlarni to'lash uchun kutilmagan yo'qotishlarni qoplash uchun mo'ljallangan. Agar zaxira jamg'armasi to'liq yoki qisman sarflangan bo'lsa, majburiy ajratmalar tiklanadi. Buxgalteriya balansida zaxira kapitali miqdori sof holda qayd etiladi va asosiy kapital (fond) va boshqa fondlar bilan birgalikda kompaniya va uning korxonalarining o'z mablag'lari shakllantiriladi.

¹⁸ Financial management: theory and practice. Eugene F. Brigham, Michael C. Ehrhardt. South – Western, 2014.

O'zbekiston Respublikasi buxgalteriya hisobi milliy standartiga muvofiq, 21-sonli O'zmilliybank, korxonalar, aksiyadorlik jamiyati tomonidan yaratilgan zaxira kapitali harakati mavjudligi to'g'risida ma'lumotni umumlashtirish uchun maxsus zaxira kapitali hisobini ochadi. O'ZTY AJ ustavida quyidagilar belgilanadi: kompaniyaning mulki, shu jumladan asosiy vositalar, quyidagi manbalardan to'ldiriladi va yangilanadi:

- mahsulotlar, ishlar, xizmatlar, shuningdek boshqa iqtisodiy faoliyat turlari sotishdan olingan daromadlar;
- kompaniya tomonidan sotib olingan qimmatli qog'ozlardan olingan daromadlar;
- aksiyadorlik jamiyatlari va boshqa nodavlat mulkchilik shaklidagi korxonalar foydasidan dividendlar ko'rinishida olingan daromadlar; byudjet va boshqa markazlashtirilgan mablag'lar va ajratmalar;

O'zbekiston Respublikasining qonun hujjatlarida taqiqlanmagan boshqa manbalar (O'ZTY AJ ustavi, VI bo'lim, 3 bo'lim). Temir yo'l kompaniyasining ishlashi va moddiy-texnik bazasini rivojlantirish uchun moliyaviy manbalarning asosiy manbai yordamchi mahsulotlarni (ishlarni, xizmatlarni) tashish va sotishdan tushgan daromadlardir. Asosiy vositalarni yangilash va rivojlantirish uchun ishlatiladigan O'ZTY AJ moliyaviy manbalari kompaniyaning sotishdan tushgan tushumidan shakllantiriladi.

O'ZTY AJ ning barcha daromadlarining 50% dan ortig'i asosiy daromadlar va amortizatsiya ajratmalarini saqlash, ta'mirlash va rivojlantirishni moliyalashtirishga yo'naltirilgan. Kompaniyaning moddiy-texnik bazasini rivojlantirish uchun zarur bo'lgan katta moliyaviy resurslarni Moliyaviy menedjmentda aksiyalar, obligatsiyalar sotish, shuningdek kredit qo'yilmalari ko'rinishida olish mumkin. Korxonalarni rivojlantirishning moliyaviy manbalarini shakllantirish jarayonini boshqarish, bozor iqtisodiyotiga mablag' sarflashning eng samarali yo'nalishlarini belgilash ayniqsa muhimdir.

O'ZTY AJ korxonalari faoliyatining ushbu sohasidagi muvaffaqiyati ko'p jihatdan temir yo'l kompaniyasining iqtisodiy xizmatlari xodimlarining tashabbusiga, aniq vaziyatlarda innovatsion yechimlarni topishga va ulardan foydalanish samaradorligini oshirishga bog'liq uchun O'ZTY AJ stansiyasining ko'payishi uchun yangi korxonalarni

qurish, mavjud korxonalarni rekonstruktsiya qilish va texnik qayta jihozlash xarajatlarining umumiy summasi.

Temir yo'l transportini rivojlantirishga yo'naltirilgan kapital qo'yilmalarning asosiy yo'nalishi temir yo'llarning o'tkazish qobiliyati va quvvatini oshirishdan iborat. O'TYni rivojlantirish konsepsiyasi nafaqat yangi tashkilotni tashkil etish uchun asos yaratish, balki import o'rnini bosuvchi moddiy va texnik resurslarni ishlab chiqarishni ko'paytirish uchun o'z va qarz mablag'larining bir qismini innovatsiyalar va investitsiyalarga yo'naltirish siyosatiga rioya qilish zarurligini ta'kidlaydi.

Respublika iqtisodiyotining jahon bozoriga chiqishi munosabati bilan yuk va yo'lovchi tashish transportiga talabning prognoz o'sishi O'zbekiston Respublikasida temir yo'l transportini rivojlantirishning quyidagi ustuvor yo'nalishlarini belgilaydi:

- avtotransport parkini va sohaning yer osti infratuzilmasini rejali va muntazam yangilashni davom ettirish;

- ta'mirlash bazasini yanada rivojlantirish;

- iste'molchilarning ortib borayotgan talablarini inobatga olgan holda xizmatlar samaradorligini, sifatini va ro'yxatini kengaytirish maqsadida transport jarayoniga yangi texnologiyalarni joriy etish va mavjud texnologiyalarni takomillashtirish.

Muayyan kapital manbasini ishlatishga qaror qilishdan oldin uning haqiqati va qiymatini baholash kerak. Buning uchun quyidagi mezonlardan foydalaning:

- investitsiyalarning mumkin bo'lgan hajmi;

- investor tomonidan taklif qilinadigan shartlar;

- tashkiliy qiyinchiliklar;

- zarur moliyaviy xarajatlar;

- olish ehtimoli;

- investitsiya jarayonini boshqarish darajasi, erkinlik darajasi);

Investitsiyalarning ustuvor yo'nalishlarini va potentsial investorlarni aniqlash investitsiyalarning investitsion strategiyasini tavsiflovchi muhimdir. Hozirgi vaqtda O'zbekiston temir yo'l tarmog'ining investitsiya strategiyasi rivojlanish banklari yoki davlat tomonidan moliyalashtirilishi mumkin bo'lgan investitsiyalarni tanlashga asoslangan va davlat kafolati olinishiga bog'liq. Raqobat muhitining rivojlanishi bilan

xususiy investitsiyalar va banklarni moliyalashtirish oqimi ko'payadi (hukumat kafolatlarisiz). Amaliyot shuni ko'rsatadiki, agar korxonada mablag'larning jiddiy yetishmasligi bo'lsa, uning moliyaviy natijalari ijobiy bo'lmaydi. Shuning uchun zamonaviy sharoitda pul mablag'larini jalb qilish va ulardan samarali foydalanish vazifasi kalitlardan biridir.

Muammo korxonani rivojlantirish uchun tashqi investitsiyalarni qanday jalb qilishdir. Kompaniya uchun investitsiyalarni maqbul shartlarda olish juda muhimdir. Agar pul noqulay sharoitlarda olingan bo'lsa, kompaniya yo'qotish xavfini o'z zimmasiga oladi.

O'z navbatida, korxonani unga zarur bo'lgan mablag' bilan ta'minlaydigan tomon bunday operatsiyadan foyda olish xavfining qanchalik yuqori ekanligini sinchkovlik bilan o'rganib chiqadi. Pul o'z egasiga daromad keltirishi kerak va shuning uchun ularning sarmoyasi jozibador bo'ladi: ammo, qanday sharoitlarda, investitsiya qilingan mablag'larning qaytarilishi shartnoma shartlariga muvofiq kafolatlangan yoki yo'qligini bilish muhimdir: miqdorlar, muddatlar va boshqalar.

Sarmoyani tashqaridan jalb qilishga muhtoj bo'lgan iqtisodiy subyektning vazifasi - potensial investorni ishonchli investitsiya rejasiga ishontirish, ishlab chiqarishni rivojlantirishga o'z mablag'larini investitsiyalashdan xabardor bo'lish.

O'zbekiston Respublikasi Prezidenti I.A.Karimov Oliy Majlisning 1-sessiyasida "Mamlakat iqtisodiyotiga xorijiy investitsiyalarni, ayniqsa to'g'ridan-to'g'ri investitsiyalarni keng jalb qilish uchun yanada qulay qonuniy shart-sharoitlar, kafolatlar va iqtisodiy rag'batlar yaratilishi kerak. Chet el investitsiyalari iqtisodiyotimizni tarkibiy o'zgartirishlarda, texnik qayta jihozlashni jadallashtirishda va ishlab chiqarishni modernizatsiyalashda faol ishtirok etishini ta'minlash zarur".

O'TY temir yo'l kompaniyasida so'nggi yillarda ishlab chiqarish bazasini mustahkamlash va infratuzilmani rivojlantirish uchun xorijiy investitsiyalarni jalb qilish sezilarli darajada o'sdi. Masalan, Samarqand-Toshkent avtomagistralining asosiy o'tish qismida yuqori yo'l tarkibini mustahkamlash, harakatdagi tarkibni ta'mirlash korxonalarini rivojlantirish. Biroq, yaqin vaqtgacha temir yo'l kompaniyasining mavjud obyektlarini rekonstruktsiya qilish va rivojlantirish uchun tashqi investorlardan kapital jalb qilish zarurati ozgina qondirildi. Buning asosiy sababi - potensial investorlarning

manfaatlarini hisobga oladigan qulay shart-sharoitlarni yaratish bo'yicha manfaatdor tomonlarning harakatlarining etarli darajada qo'llanilmasligi. Shunday qilib, 2003 yilda tashkil etilgan "Uzremvagon" aksiyadorlik jamiyatida bugungi kunda xorijiy investorlarga mo'ljallangan aksiyalar paketi sotilmaganligicha qolmoqda.

Korxonani rivojlantirish uchun moliyaviy manbalarni izlash, bozor iqtisodiyotiga mablag'larni eng samarali yo'naltirish yo'nalishlarini aniqlash ayniqsa muhimdir. Moliyaviy menejment sohasida muvaffaqiyatga erishish ko'p jihatdan SLC iqtisodiy xizmatlari xodimlarining tashabbusiga, muayyan vaziyatlarda innovatsion echimlarni topish va ulardan foydalanish qobiliyatiga, ulardan foydalanish samaradorligini oshirishga bog'liq.

Pul - sarmoya - barchaga kerak, ammo hamma ham bunga erisha olmaydi.

Muammo nimada?

Temir yo'l kompaniyasi, masalan, kredit shaklida, maqbul shartlarda investitsiyalarni talab qiladi. Potensial qarz beruvchi kreditdan foyda olishda qanchalik xavfli ekanligini o'rganmoqda. Temir yo'l kompaniyasi va uning korxonalarining kreditga layoqatliligini belgilovchi asosiy omillardan biri yuk tashish hajmining barqaror o'sishi, qo'llab-quvvatlanadigan mahsulotlarni sotish va sotishdan tushgan tushumlardir. Buning uchun transport xizmatlariga bo'lgan talab bozorini doimiy ravishda o'rganish asosida investitsiyalarni boshqarishni tashkil etish, yuk tashish hajmlari va yordamchi mahsulot (ish, xizmat) sotishning barqaror o'sishini ta'minlash uchun zarur choralarni ko'rish zarur. Temir yo'l kompaniyasi yuqori tezlikda kapitalni jalb qilishning barcha shakllaridan foydalanmoqda. Rivojlanayotgan bozor iqtisodiyotida aksiyalarni chiqarish orqali kapitalni ko'paytirish tobora muhim ahamiyat kasb etmoqda.

Aksiya - bu aksiyadorlik jamiyatining ishida, foydasida (daromadida) va jamiyat tugatilganda mulkiy balansni taqsimlashda qatnashish huquqini tasdiqlovchi qimmatli qog'oz.

Kapitalni jalb qilishning ushbu shakli o'zining afzalliklari va kamchiliklariga ega. Xususiy kapitaldan foydalanishning afzalliklari: birinchidan, bu korxonaga (temir yo'l kompaniyasi) aksiyadorlarning mablag'larini (kapitalini) jalb qilish orqali investitsiya imkoniyatlarini sezilarli darajada oshirishga imkon beradi;

ikkinchidan, har bir aksiyadagi daromad korxonaning iqtisodiy faoliyati natijalariga bog'liq. Bu korxonada aksiyadorlarining ishchilarini rag'batlantiradi.

- mehnat unumdorligi va ishlab chiqarish samaradorligini oshirish, moliyaviy natijalarning o'sishi bo'yicha tashabbuslarning namoyon bo'lishi;

uchinchidan, aksiyalar yordamida kapital noma'lum muddatga jalb qilinadi va uni qaytarish majburiyatisiz.

Kamchiliklari:

1. Aksiyadorlar sonining kengayishi boshqaruvni qiyinlashtiradi

2. Aksiyalarni chiqarish ko'p sonli ishtirokchilar o'rtasida daromadlarning bo'linishiga olib keladi.

Kapitalga bo'lgan ehtiyojni hisoblashda quyidagilarni e'tiborga olish tavsiya etiladi.

- qo'shimcha aksiyalarni chiqarish to'g'risida qaror qabul qilinganidan 6-8 oy o'tgach;

- shu vaqt ichida mablag' to'liq hajmda olinishiga kafolat yo'q;

Aksiyalarni chiqarishni rejalashtirayotganda mablag'larga bo'lgan ehtiyojning qariyb 20% dan oshadigan miqdorga e'tibor qaratish tavsiya etiladi.

Aksiyalar chiqarish orqali o'z kapitalining o'sishi bilan bir qatorda korporativ obligatsiyalar bo'yicha zayomlar va moliyaviy lizing tashqi mablag'larni jalb qilishda muhim manba bo'lishi mumkin.

Obligatsiya - bu davlat tomonidan chiqarilgan turli xil qimmatli qog'ozlar, qarz majburiyati sifatida aksiyadorlik jamiyatlari, shahar hokimiyati va boshqalar. Daromadning barqaror ta'minoti, unga ko'ra emitent kelajakda ma'lum bir nuqtada egasiga belgilangan kapital miqdorini to'lashga va foizlarni to'lashga majbur qiladi. Obligatsiya aksiyadan farq qiladi, uning egasi aksiyadorlik jamiyatining a'zosi emas va ovoz berish huquqiga ega emas. Obligatsiyalangan ssudalar asosiy kapitalga investitsiya kiritish uchun bilvosita kreditlashni anglatadi. 5 yil yoki undan kam muddat bilan qisqa muddatli deb hisoblanadi; 6-15 yoshgacha - o'rta muddatli; 15 yildan ortiq - uzoq muddatli.

Obligatsiyaviy ssudalarni tashkil qilishda investorlar va emitentning manfaatlarini muvozanatlash kerak. Ushbu maqsadlar uchun sarmoyadorlar o'rtasida obligatsiya ssudasi shartlarini qondirishda emitent tomonidan taklif etilayotgan obligatsiyalarning

ishonchliligi bo'yicha psixologik ishonchni shakllantirish bo'yicha zarur choralarni ko'rish tavsiya etiladi.

Savollar:

1. Asosiy vositalarni yangilash va rivojlantirish uchun zarur bo'lgan pul mablag'larini qanday shakllantirish va ulardan samarali foydalanishni qanday ta'minlash kerak?
2. Asosiy vositalar va ularni rivojlantirish va yangilash uchun zarur bo'lgan pul mablag'lari qanday shakllantiriladi?
3. Zaxira kapitali nima?
4. Aksiyalar haqida qanday ma'lumotlarni bilasiz?
5. Obligatsiyalar Temir yo'llarda qanday hollarda qo'llaniladi?

Test:

1. Balansdagi yoki aralash portfel nima?
 - a) turli xildagi qimmatbaho qog'ozlar to'plami
 - b) qimmatbaho qog'ozlarning ayrim guruhlarinigina o'z ichiga oladi
 - c) yangi, "yosh" va agressiv korxonalarining qimmatbaho qog'ozlar to'plami
 - d) narxi tez o'sayotgan qimmatbaho qog'ozlar to'plami.
2. Xatarli sarmoya portfeli nima?
 - a) yangi, "yosh" va agressiv korxonalarining qimmatbaho qog'ozlar to'plami
 - b) qimmatbaho qog'ozlarning ayrim guruhlarinigina o'z ichiga oladi
 - c) narxi tez o'sayotgan qimmatbaho qog'ozlar to'plami
 - d) turli xildagi qimmatbaho qog'ozlar to'plami.
3. Maxsus (ixtisoslashgan) portfel nima?
 - a) yangi, "yosh" va agressiv korxonalarining qimmatbaho qog'ozlar to'plami
 - b) qimmatbaho qog'ozlarning ayrim guruhlarinigina o'z ichiga oladi
 - c) narxi tez o'sayotgan qimmatbaho qog'ozlar to'plami
 - d) turli xildagi qimmatbaho qog'ozlar to'plami.
4. Korxonalar mulki qanday manbalardan shakllanadi?

- a) qimmatli qog'ozlardan olinadigan daromad va foizlar
- b) faoliyatning barcha ko'rinishlaridan olinadigan daromad
- c) byudjet va nobyudjet tashkilotlardan olinadigan mablag'lar
- d) barcha javob to'g'ri.

5. Bino-inshootlarning yemirilishi, cho'kishi va qulashi bilan bog'liq xavflar; sifatsiz xom-ashyo oqibatida yaroqsiz mahsulot ishlab chiqarish xavfi; mehnat xavfsizligiga rioya etmaslik oqibatida xodimlarning jarohat olishi xavfi va boshqalar qanday tavakkalchilik turiga kiradi?

- a) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik
- b) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik
- c) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
- d) moliyaviy faoliyatga oid tavakkalchilik.

6. Transport vositalarida yuklarni tashish jarayonida ro'y berishi mumkin bo'lgan yo'qotishlar va nobudgarchiliklar qanday tavakkalchilik turiga kiradi?

- a) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik
- b) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
- c) moliyaviy faoliyatga oid tavakkalchilik
- d) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik.

4 BOB. KORXONA AKTIVLARIDAN UNUMLI FOYDALANISH

4.1. Korxonalarining tarkibi va ularni boshqarish

1. Korxonalarining iqtisodiy samaradorligini baholash
2. Boshqaruv faoliyatiga ta'sir etuvchi ko'rsatkichlar

O'zbekiston iqtisodiyoti va uning temir yo'l transporti sohasidagi chuqur sifatli o'zgarishlar sharoitida boshqaruv samaradorligi muammosi ayniqsa dolzarb bo'lib

qolmoqda. Bu asosiy milliy iqtisodiy vazifalar bilan bog'liq va iqtisodiy samaradorlik muammosiga kiradi.

Shuni ta'kidlash kerakki, bozor sharoitida menejment tizimining dinamikasiga qo'yiladigan talablar kuchayadi, uning moslashuvchanligi, chaqqonligi, korxonalar va shunga mos ravishda muqobil boshqaruv faoliyati kuchayadi. Bunday sharoitda ushbu sohadagi uslubiy masalalarni to'g'ri hal qilishning ilmiy va amaliy ahamiyati, xususan, boshqaruv samaradorligi ko'rsatkichlarini, qarorlar qabul qilish jarayonida samaradorlik mezonlarini aniqlashda sezilarli darajada oshib bormoqda. Shuning uchun menejment muammolari bo'yicha ko'plab mualliflar menejmentning iqtisodiy samaradorligini baholash metodologiyasi masalalariga alohida e'tibor berishadi. Shunday qilib, ushbu mavzuga bag'ishlangan asarlarning birida mualliflar transportga nisbatan menejment samaradorligini har tomonlama baholash muammosiga o'z yondashuvlarini bayon etib, iqtisodiy adabiyotlarda boshqaruv xarajatlarining olingan natijalarga nisbati menejment samaradorligining asosiy ko'rsatkichi ekanligini ta'kidlashadi va boshqaruv mehnatining mahsuldorligi (tirik mehnat degan ma'noni anglatadi) qo'shimcha ko'rsatkichlardan biri bo'lib xizmat qiladi, bu esa o'z mohiyatiga ko'ra samaradorlik ko'rsatkichiga to'g'ri kelmaydi.

Boshqaruv apparati xodimlarining ishi miqdoriy va sifat jihatiga ega va quyidagilar bilan tavsiflanadi:

- ishlatilgan ma'lumotlarning miqdori va sifati;
- uni qabul qilish va qayta ishlash tezligi;
- ma'lumotlarni tahlil qilish chuqurligi;
- qarorlarning asosliligi;
- boshqaruv qarorlarini bajarishning to'liqligi va tezligi.

Boshqaruv faoliyati samaradorligini faoliyat turi bo'yicha miqdoriy baholash odatda bir qator omillarni aniqlashga to'g'ri keladi, masalan, ish bajarish koeffitsienti, erishilgan texnik daraja, ish sifati va boshqalar, bu aniq koeffitsientlarning mahsuloti murakkab ko'rsatkich sifatida qaraladi. Ba'zida iqtisodiy va ijtimoiy-psixologik baholashlar yagona ko'rsatkichlar tizimida hisobga olinadi.¹⁹

¹⁹ Financial management: theory and practice. Evgene F. Brigham, Michael C. Ehrhardt. South – Western, 2014.

Bu borada yana bir bor ta'kidlash kerakki, menejment ko'p qirrali faoliyat turi hisoblanadi va boshqaruv xarajatlarini olingan natijalar bilan taqqoslash orqali uning samaradorligini pasaytirish deyarli mumkin emas (ayniqsa, agar natijalar to'liq aniqlanmagan bo'lsa).

Haqiqiy kompleks yondashuv bilan, boshqaruv ishining samaradorligi ishlab chiqarishni rejalashtirish bosqichida boshqaruv xarajatlarining belgilangan darajasi bilan iqtisodiy (ishlab chiqarish), ijtimoiy va psixologik maqsadlarga (natijalarga) erishish darajasini tavsiflovchi ko'rsatkichlarda namoyon bo'lishi kerak. Matematik ma'noda ikkita maqsadli vektorni taqqoslash va uning haqiqiy yutug'iga qisqartiriladi.

Temir yo'l transportini boshqarish tizimi samaradorligining iqtisodiy tomoni korxonalar va tarkibiy bo'linmalarning ishlab chiqarish va moliyaviy faoliyati ko'rsatkichlari bilan ifodalanadi, ularga quyidagilar kiradi:

- yuk va yo'lovchilarni tashish bo'yicha ishlar hajmi;
- yuklash va tushirish hajmi;
- mehnat unumdorligining o'sishi;
- transport xarajatlari;
- foyda, rentabellik;
- mehnat resurslaridan foydalanish;
- ishlab chiqarish aktivlari rentabelligining o'sishi;
- moddiy xarajatlarni tejash va hokazo.

Boshqaruv faoliyati avvalo ko'rsatilgan ko'rsatkichlarga ta'sir qiladi. Ular qo'llanilayotgan boshqaruv usullarining samaradorligini, boshqaruv organlarining zaxiralarni jalb qilish va ishlab chiqarishning asosiy maqsadlariga erishish uchun moddiy, mehnat va moliyaviy resurslardan samarali foydalanish qobiliyatini tavsiflaydi. Boshqarish apparati faoliyati natijalari boshqariladigan va boshqariladigan quyi tizim bilan bog'liq bo'lgan ko'plab omillarga bog'liq. Birinchidan, transport korxonalarining potentsial imkoniyatlari (ularning texnik jihozlari, elektr ta'minoti, ish texnologiyasi, asosiy kasblardagi ishchilarning malakasi va boshqalar) ta'sir qiladi.

Biroq, teng ishlab chiqarish potensialiga ega bo'lgan holda, bu oxir-oqibat hal qiluvchi omildir. Korxonaning rahbar xodimlari o'z ishini yaxshi biladigan kadrlar bilan qanchalik to'g'ri to'ldirilganligi; boshqaruv tizimining tashkiliy tuzilmasi qanchalik mukammal; yetakchi xodimlar, mutaxassislar va xodimlarning ma'naviy darajasi qanchalik yuqori. Ularning o'sib borayotgan qiymati (boshqaruv ishlarida ishlaydigan xodimlarning vijdonlilik, halollik, qat'iyatlilik kabi axloqiy fazilatlar va o'ziga xos xususiyatlariga ega bo'lish. Transportning ishlab chiqarish tarkibidagi o'zgarishlar odatiy hodisa bo'lib, boshqaruv va ishlab chiqarish tizimlarini tashkil etish va ularning faoliyati o'rtasida obyektiv muvofiqlikni o'rnatish zarurati tufayli yuzaga keladi. Bunday muvofiqlikni buzish umuman ishlab chiqarish tizimining samaradorligini pasayishiga olib keladi. Shu sababli, uyushgan tuzilmalarning samaradorligini tahlil qilishdan maqsad nafaqat boshqaruv tizimida sodir bo'layotgan o'zgarishlarni miqdorlashtirish, balki o'z ishlab chiqarish talablariga muvofiqligi buzilganligi to'g'risida o'z vaqtida signal berishdir.

Bunday prognozlarni joriy boshqaruv tizimining va uning alohida elementlarining umumiy samaradorligini tavsiflovchi ko'rsatkichlar dinamikasi tahlili asosida olish mumkin. Boshqaruv organlarining ko'p qirrali faoliyati umuman boshqarish darajasini tavsiflovchi umumlashtiruvchi ko'rsatkichlar tizimidan va boshqaruv tizimini takomillashtirish bo'yicha individual, aniq chora-tadbirlarning samaradorligini ko'rsatadigan mahalliy ko'rsatkichlardan foydalanishni taqozo etadi. Masalan, yangi texnologiyalarni joriy etish ta'siri, yangi ish haqi, ishlab chiqarishni tashkil etishdagi o'zgarishlar va boshqalar. Umumiy baholashga boshqaruv apparati samaradorligi va uning faoliyati samaradorligining ko'rsatkichlari kiradi.

Boshqaruv apparati samaradorligi ish (ishlab chiqarish) birligiga ajratilgan ishchi kuchi yoki boshqaruv apparatini saqlash xarajatlari bilan baholanadi. Transportning asosiy faoliyati uchun ushbu ko'rsatkich (kishi / km yoki so'm / tkm) quyidagilar bo'ladi:

$$E = \frac{Q}{\sum PL}; E = \frac{R}{\sum PL},$$

bu yerda H - muhandislik va boshqaruv ishlarining xarajatlari, odamlar (yoki odamlar-soat):

PL – t km berilgan transport ishlarining hajmi; R - boshqaruv apparatini saqlash xarajatlari, sum. Boshqaruv apparati samaradorligi rentabellikdan ko'ra kengroq tushunchadir.

Ushbu ko'rsatkich boshqaruv apparati tomonidan ko'rib chiqilayotgan boshqaruv organi tomonidan xizmat ko'rsatiladigan korxonaga yoki uning bo'linmasining ishlab chiqarish faoliyatining yakuniy natijalariga ta'sir etish darajasini tavsiflaydi va ma'lum vaqt ichida ishlab chiqarishda amalga oshirilgan ta'sir orqali ifodalanishi yoki samarani uni keltirib chiqargan xarajatlarga nisbati sifatida ifodalashi mumkin. Bunday holda, ishlab chiqarishda amalga oshirilgan ta'sirni

$E = A, (C, -C,) + (A, -A,) (C, -C,)$ bilan aniqlash mumkin.

Bu yerda A - bir ishchining boshlang'ich (bazaviy) va ko'rib chiqilgan davrlardagi yillik ishlab chiqarishi, A C, C, boshlang'ich va ko'rib chiqilgan davrlardagi ishlarning birlik qiymati, mos ravishda A C - har bir ish birligiga to'g'ri keladigan daromad (hisoblangan) stavkasi. davri. Formulaning birinchi muddati ko'rib chiqilayotgan davrda mehnat unumdorligini oshirish va sarf-xarajatlarni kamaytirish bo'yicha ko'rilayotgan choralar tufayli ta'sirning ko'payishi yoki o'zgarishini tavsiflaydi, ikkinchi davr esa ta'sirning o'zgarishini avvalgi davrdagi faoliyat natijalariga bog'liq bo'lishi mumkinligini tasvirlaydi.

Buning sababi, mehnat unumdorligi yoki ishlab chiqarishning o'sishi (A, - A) ta'siri ko'rib chiqilayotgan davrgacha bo'lgan daromad darajasi (tarif, narx) va tannarx o'rtasidagi farq bilan baholanishi bilan bog'liq.

Effektning bunday taqsimlanishi ko'rib chiqilayotgan davrda boshqaruv organlarining mehnat va moddiy resurslardan foydalanish bo'yicha faoliyatini tahlil qilishga imkon beradi. Aslida, yashash va moddiylashtirilgan mehnatning barcha xarajatlari oxir-oqibat ish hajmiga bog'liq. Biroq, har doim ham mavjud bo'lgan ishchi kuchi va ishlab chiqarish vositalari bajarilgan ish hajmiga to'g'ri keladigan sharoitlarni (va ba'zan iqtisodiy samarasiz va ularni yaratadigan) yaratish har doim ham mumkin emas. Shuning uchun xarajatlarning bir qismi. shartli ravishda "qaram" deb nomlangan, u har bir ish birligi bilan to'liq iste'mol qilinadi, boshqa "mustaqil" esa ma'lum bir vaqtgacha qo'shimcha mablag 'jalb qilmasdan bajarishga imkon beradigan zaxiralarga ega.

Shu sababli ish hajmining o'sishi bilan ish birligiga sarflanadigan xarajatlar kamayadi va bu bizga mehnat unumdorligini va umuman boshqaruvdan foydalanish samaradorligini, ish hajmining o'zgarishiga va mehnat va moddiy resurslardan foydalanishga qarab, har bir tarkibiy qism bo'yicha alohida aniqlash imkonini beradi. Menejmentning tashkiliy shakllarini takomillashtirish, yangi texnik vositalarni qo'llash va amaldagi metodologiyaga muvofiq boshqa chora-tadbirlarning samaradorligi quyidagicha baholanadi yoki yillik pulni tejash yo'li bilan:

$$E = (C, + E, K) - (C, + E, K);$$

To'lash davrini hisoblash bilan:

$$T = (K, - k) / (S, -S):$$

yoki nisbiy samaradorlik koeffitsienti bo'yicha:

$$E = (S, - S,) / (K, -K),$$

bu yerda S, -S, - ishlarni (mahsulotlarni) bajarish, tegishli ravishda, menejmentni takomillashtirish choralariga qadar va keyin; K, -K, - kapital qo'yilmalar yoki ishlab chiqarish aktivlari, tegishli ravishda, voqealar oldidan va keyin; E, me'yoriy samaradorlik koeffitsienti. Boshqaruv organlarining yangi texnik vositalarni joriy etish bo'yicha ishini baholash ham mumkin: DA-ishlab chiqarish va kapital fondining nisbati o'zgarishi orqali jismoniy ko'rsatkichlar bo'yicha:

$$E = DA / DF,$$

ko'rib chiqilayotgan davrda bir rubl kapitaliga nisbatan moddiy va mehnat resurslaridan foydalanish yaxshilanish darajasini tavsiflovchi pul ko'rsatkichlari bo'yicha:

$$E = A (C, -C, F),$$

bu yerda F - ko'rib chiqilayotgan davrda ishchilarning kapital-mehnat nisbati, so'm/kishi E ko'rsatkichlarining o'sishi T1 boshqaruv organlarining ishlab chiqarishni texnik qayta jihozlash bo'yicha ishlarining samaradorligini tavsiflaydi. onomik boshqaruv samaradorligida ko'rib chiqildi. Bu metodologiya asos sifatida qabul qilingan va uning taqdimoti quyida keltirilgan.²⁰

²⁰ Moliya. Vahobov A., Malikov T., Darslik 2011 y.

Savollar:

1. Bozor sharoitida menejment tizimining dinamikasiga qo'yiladigan talablar?
2. Boshqaruv apparati xodimlarining ish miqdori va sifat jihatiga ko'ra qanday tavsiflanadi?
3. Temir yo'l transportini boshqarish tizimi samaradorligining iqtisodiy tomoni korxonalar va tarkibiy bo'linmalarning ishlab chiqarish va moliyaviy faoliyati qanday ko'rsatkichlar bilan ifodalanadi?
4. Boshqaruv apparati samaradorligiga ta'sir etuvchi omillar?

Test:

1. Qanday tavakkalchilik turlari mavjud?
 - a) tabiiy jarayonlar bilan bo'g'liq tavakkalchilik
 - b) ishlab chiqarish faoliyatiga oid tavakkalchilik
 - c) moliyaviy faoliyatga oid tavakkalchilik
 - d) barcha javoblar to'g'ri.
2. Favqulotda yuz beradigan tabiiy ofatlarning xavfi, tabiiy-iqlimiy sharoitlar, ob-havoning o'zgarishi bilan bo'g'liq xavf-xatarlar va boshqalar qanday tavakkalchilik turiga kiradi?
 - a) tabiiy jarayonlar bilan bog'liq tavakkalchilik
 - b) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik
 - c) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik
 - d) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
3. Ishlab chiqarish jarayoniningizdan chiqishi yoki to'xtab qolishi xavfi, moddiy resurslar bo'yicha ta'minotdagi uzilishlarining xavfi, texnologik asbob-uskunalarining jismoniy va ma'naviy eskirishi, ishdan chiqishi va buzilishi xavfi qanday tavakkalchilik turiga kiradi?
 - a) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik
 - b) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik
 - c) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
 - d) moliyaviy faoliyatga oid tavakkalchilik

4. Bino-inshootlarning yemirishi, cho'kishi va qulashi bilan bo'g'liq xavflar, sifatsiz xom-ashyo oqibatida yaroqsiz mahsulot ishlab chiqarish xavfi, mehnat xavfsizligiga rioya etmaslik oqibatida xodimlarning jarohat olishi xavfi va boshqalar qanday tavakkalchilik turiga kiradi?

- a) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik
- b) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik
- c) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
- d) moliyaviy faoliyatga oid tavakkalchilik

5. Transport vositalarida yuklarni tashish jarayonida ro'y berishi mumkin bo'lgan yo'qotishlar va nobudgarchiliklar qanday tavakkalchilik turiga kiradi?

- a) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik
- b) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
- c) moliyaviy faoliyatga oid tavakkalchilik
- d) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik

6. Operatsion faoliyat bu...?

a) bu faoliyat natijasida korxonaning o'z kapitalining va qarzlarning hajmida va tuzilishida o'zgarishlar sodir bo'ladi

b) bu pul ekvivalentlariga kirmaydigan uzoq muddatli aktivlarni va boshqa investitsiyalarni sotib olish va sotish to'lanadigan kreditlarning olinishi va berilishi

c) yuridik shaxsning daromad olishi yuzasidan asosiy faoliyati va investitsiya va moliyaviy faoliyatga mansub bo'lmagan boshqa faoliyatdir

d) to'g'ri javob yo'q.

7. Investitsiya faoliyati bu...?

a) bu faoliyat natijasida korxonaning o'z kapitalining va qarzlarning hajmida va tuzilishida o'zgarishlar sodir bo'ladi

b) bu pul ekvivalentlariga kirmaydigan uzoq muddatli aktivlarni va boshqa investitsiyalarni sotib olish va sotish, to'lanadigan kreditlarning berilishi va olinishi

c) yuridik shaxsning daromad olishi yuzasidan asosiy faoliyati va investitsiya va moliyaviy faoliyatga mansub bo'lmagan boshqa faoliyatdir

d) to'g'ri javob yo'q.

8. Gorizontal tahlilda...?

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi

b) qator yillardagi hisobotlar ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend(egri chiziq) yasaladi.

c) joriy davr ko'rsatkichlari avvalgi davrlar yoki reja (smeta) bilan taqqoslanadi.

d) to'g'ri javob yo'q.

9. Vertikal tahlilda...?

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichlardagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi

b) qator yillardagi hisobotlar ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend(egri chiziq) yasaladi

c) joriy davr ko'rsatkichlari abbalgi davrlar yoki reja(smeta) bilan taqqoslanadi

d) to'g'ri javob yo'q.

5 BOB. KORXONALARDA DAROMADNI OSHIRISH

5.1. Xarajatlarni optimallashtirish va daromadlarni maksimallashtirish masalalari

1. Boshqaruv mehnatining iqtisodiy samaradorligini hisoblash usullari

2. Muhim menejment tizimini hisoblash

3. Ishlab chiqarish xarajatlarini boshqarish

Boshqaruv mehnatining iqtisodiy samaradorligini hisoblash usullari

Ishlab chiqarishni boshqarish jarayoni korxonaning butun ko'p tomonlama faoliyatiga ta'sir qiladi, bu esa boshqaruv mehnatining ishlab chiqarish faoliyatining ko'pgina ko'rsatkichlariga ta'sirini aniqlash imkonini beradi. Bundan tashqari, uning samaradorligi menejment xodimlarining, korxonaning ishlab chiqarish faoliyatiga ta'siridan kelib chiqadigan tejashga, boshqaruv xarajatlari bilan mutanosib ravishda kamayadi.

Boshqaruv mehnatining iqtisodiy samaradorligi (yiliga) quyidagi formula bilan aniqlanadi:

$$Y_U = E_U / Z_U$$

bu erda: E_U - iqtisodiy samaradorlik; Z_U - umumiy yillik boshqaruv xarajatlari. Iqtisodiy samaraga boshqaruv faoliyati davomida yil davomida berilgan mablag'larning yig'indisi kiradi:

$$E_U = \sum_{i=1}^n E - Y_N * Z_U$$

ishning toifali turini tejash; E - tartibga soluvchi samaradorlik koeffitsienti (0,15); n - bajarilgan ishlarning soni, natijada tejash. Boshqaruv ishining samaradorligi korxonaning ishlab chiqarish faoliyati ko'rsatkichlari bilan ifodalanadi. Formulaning umumiy shakli:

$$Y_{Ui} = P_i / Z_U$$

bu yerda Y_{Ui} - korxonaning hozirgi indeksiga muvofiq boshqaruvning iqtisodiy samaradorligi; i - ko'rsatkich bo'yicha korxonaning ishining P_i - natijasi. Boshqaruv xodimlari mahsulotning murakkabligini kamaytirishga, ish ritmini oshirishga, asosiy ishlab chiqarishni moddiy-texnik ta'minoti va xizmat ko'rsatishni yaxshilashga, texnik, iqtisodiy va operatsion rejalashtirishni optimallashtirishga ta'sir qiladi, shuning uchun uning iqtisodiy samaradorligini quyidagi formula bilan aniqlash mumkin:

$$Y_{pr} = P_T / Z_U$$

Y_{pr} - mehnat unumdorligining o'sishi hisobiga boshqaruv xodimlarining iqtisodiy samaradorligi; P_T - korxonaning mehnat unumdorligi. Boshqaruv xodimlari ishlab chiqarish tannarxini, ayniqsa o'zgaruvchan xarajatlarni kamaytirishga ta'sir qiladi. Buni quyidagicha ifodalash mumkin:

$$Y_{Up} = E_{Up} / Z_U$$

Bu yerda:

E_{Up} - unitar korxonaning

E_{Uy} - yillik ba'zi iqtisodiy xarajatlari:

$$E_{Uy} = E_M + E_T + E_Z + E_{Yv} + E_N + E_Y + E_{bb}$$

Bu yerda:

E_M - material xarajatlarini tejash;

E_T - texnologiyalarga kerak bo'ladigan yoqilg'i va energiyani tejash;

E_Z - ishlab chiqarishdagi ishchilarga to'lanadigan ish haqqini tejash;

E_{Y_Y} - umuman ishlab chiqarishdagi yaroqsiz tovarlar;

E_{N-} umuman ishlab chiqarishga bog'liq bo'lmagan xarajatlar;

E_Y - iqtisodiy samaradorlik va asosiy ishlab chiqarishga tayyorlash;

E_{bb} - uskunalarni sozlash va eksplutatsiya qilish;

Iqtisodiy samaradorlikka erishishda shaxsiy tanlash natijasida tavakkalni kamaytirish:

$$Y_n = E_{pr} / Z_U$$

Bu yerda:

Y_n - iqtisodiy samaradorlikni shaxsiy boshqarish;

E_{pr} - yillik iqtisodiyotni foyda olishda hisoblash;

Z_U - boshqarmaga berilgan yillik ko'rsatkich;

$$E_{pr} = [(A_2 - A_1) / A_1] * P_1 + [(C_1 - C_2) / 100] * A_2$$

A_1, A_2 sotilgan mahsulotlarning umumiy hajmi, tegishli ravishda, menejment sohasida ish boshlashdan oldin va keyin; C_1, C_2 Sotilgan mahsulotning 1 so'm uchun xarajatlari, tegishli ravishda, boshqaruv ishidan oldin va keyin; P_1 sotilgan mahsulotdan foyda menejmentdagi ishlarni ratsionalizatsiya qilishgacha;

Tejash menejment sohasining o'zida aniqlanishi mumkin. Bu yerda menejment xodimlarining mehnat xarajatlarini pasaytirish kabi omillar ta'sir qiladi. ishchilar, yo'qotishlarni kamaytirish, ish vaqti, mehnat zichligini pasaytirish va ma'lumotni qayta ishlashning iqtisodiy samarasi quyidagi formula bo'yicha hisoblanadi:

$$E_{np}^i = \sum_{i=1}^n (T - T)S$$

T, T , ishlarni soddalashtirishdan oldin va keyin birinchi boshqaruv protsedurasining (ishining) intensivligi, kishi kunlari; S - bir kishilik xodimlarning o'rtacha xarajatlari. n - protseduralar (operatsiyalar) soni. Boshqaruv apparati takomillashgan tuzilishi, korxonada faoliyatidagi eng yangi yo'nalishlarni mexanizatsiyalash va avtomatlashtirish. Iqtisodiy samara bu holda quyidagicha hisoblanadi:

$$E_x = [(F_1 / F_2 - 1) X] S$$

Bu yerda: E_x - ishchilarni shartli ravishda bo'shatish tufayli xarajatlarni tejash;

F_1 , F_2 mos ravishda, ratsionalizatsiyadan oldin va keyin, shu jumladan ratsionalizatsiyadan oldingi ishchilar soni, kishi s - bitta ishchining o'rtacha yillik ish haqi, ish vaqtining qisqartirilgan yo'qotishlaridan tejash va ishlab chiqarilmagan va o'qitilgan bir ishchining o'rtacha ish vaqti quyidagi formula bo'yicha aniqlanadi:

$$E_{pr}=(VXF)S,$$

Bu yerda:

V-joriy yo'qotishlar va yo'qotishlar va mukofotlarning samarasiz xarajatlari;

X-yo'qotishlarni va samarasiz yo'qotishlarni kamaytirgan ishchilarning soni;

F-bitta boshqaruv xodimining yillik ish vaqtining jamg'armasi, kunlar;

S-menejment xodimining bir kishi/soatiga o'rtacha yillik xarajati.

Ma'lumki, kadrlar almashinuvi ishlab chiqarishga katta zarar etkazadi. Boshqaruv xodimlarining samaradorligi maksimal ish sharoitlari va jamoada normal ijtimoiy-psixologik muhit yaratishga, mehnatni tashkil qilishga va ishchilarning shaxsiy ehtiyojlarini qondirishga yo'naltirilishi kerak. Kadrlar almashinuvi pasayishi natijasida tejash quyidagi formula bo'yicha hisoblanadi:

$$E_y=\sum P_x i (1-K_{x_2}/K_{x_1}),$$

K_1 , K_2 - aniq va kutilayotgan koeffitsient ko'rsatkichi; %

Boshqaruv mehnatining samaradorligi, shuningdek, bir ishchiga ishlab chiqarish hajmi va ishlab chiqarish xarajatlarining boshqaruvga nisbati kabi ko'rsatkichlar bilan aniqlanishi mumkin. Boshqaruv xodimlarining yillik mahsuldorligi quyidagi formula bilan belgilanadi:

$$E^v_y= O_{TP}/X_Y$$

bu yerda:

O - tovar (yalpi mahsulot) ning yillik hajmi; X- boshqaruv xodimlarining o'rtacha soni, odamlar. Boshqaruv xarajatlarining samaradorligi:

$$E^z_y= O_{TP}/Z_Y$$

bu yerda h - tenglamaning umumiy yillik qiymati. Boshqaruvning yillik xarajatlari muhandislik va ish haqi ish haqi, moddiy xarajatlar, orgtexnika va kompyuterlarning ekspluatatsion harajatlari, qo'shimcha va bir martalik xarajatlar (boshqaruv uskunalari va uskunalarini sotib olish, tashkiliy loyihalarni moliyalashtirish va hk) dan iborat.

Umumiy ishlab chiqarishni boshqarishning yillik xarajatlari shakl bo'yicha aniqlanadi:

$$Z_Y = Z_y + Y_n * Z_{ed}$$

bu yerda:

Z_Y - umumiy boshqaruv xarajatlari qisqartirilishi;

Z_y -yillik operatsion xarajatlar;

Y_n - me'yoriy samaradorlik koeffitsienti;

Z_{ed} - qisqa muddatli xarajatlar.

Yillik joriy xarajatlar quyidagi formula bo'yicha aniqlanadi:

$$Z_y = Z_M + Z_Z, (1 + a),$$

bu yerda:

Z_M - boshqaruv ehtiyojlari uchun materiallar xarajatlari;

Z_Z - boshqaruv xodimlarining ish haqi xarajatlari;

a - qo'shimcha va boshqa xarajatlar koeffitsienti.

Qo'shimcha xarajatlar tarkibiga xizmat safari, ixtirolar va innovatsion takliflarni amalga oshirish, mehnatni muhofaza qilish va boshqa xarajatlar kiradi. Bir martalik xarajatlar quyidagi formula bilan belgilanadi:

$$Z_{ed} = Z_{tex} + Z_{ttd}$$

bu yerda:

Z_{tex} - boshqaruv uchun sotib olingan uskunaning umumiy qiymati;

Z_{ttd} - tadqiqot, tashkiliy dizayn, boshqaruvni takomillashtirish choralari ishlab chiqish xarajatlari. Yuqoridagilardan ko'rinib turibdiki, boshqaruv mehnatining iqtisodiy samaradorligi ishlab chiqarish faoliyatining har qanday ko'rsatkichlariga nisbatan belgilanishi mumkin, ammo ularning birortasi ham menejment samaradorligini umuman baholashga imkon bermaydi. Korxonaning iqtisodiy samaradorligining umumlashtirilgan mezoni sifatida cheklangan miqdordagi muhim ko'rsatkichlar vazifasini bajarishi mumkin. Buni quyidagi shaklda ifodalash mumkin:

$$W = f(P_p P_{pr} P_{up} P_f),$$

bu yerda:

W- kompaniyaning iqtisodiy samaradorligining umumlashtirilgan mezoni: P_p ; P_{pr} ; P_{up} ; P_f - korxonaning ko'rsatkichlari (o'sish sur'ati, mehnat unumdorligi, shartli o'zgaruvchan xarajatlar, ish haqi fondi)

14.2 Muhim menejment tizimini hisoblash

Ishlab chiqarishni boshqarish tizimining samaradorligini aniqlashning barcha usullaridan eng maqbuli S.Orjonikidze nomli Davlat Akademiyasi (Moskva) tomonidan ishlab chiqilgan usul hisoblanadi. Asosiy vositalar va aylanma mablag'larga nisbatan hisoblangan boshqaruv uchun hisoblashning umumiy tartibi: 1. Boshqarish xarajatlarini (Z_Y) doimiy (F_{AS}) joriy qiymatga belgilash orqali (F_{ob}) tizimning iqtisodiy samaradorligini boshqarish obyekti fondi quyidagicha aniqlanadi:

$$E_s = (Z_Y * 100) / (F_{ob} + F_{AS}),$$

100 - boshqaruv tizimining samaradorligi ko'rsatkichining mutloq kattaligini oshirish uchun joriy etilgan.

2. Bajarilgan transport ishlari hajmiga qarab hisoblangan mehnat unumdorligi ishlab chiqarish samaradorligining ko'rsatkichi sifatida qabul qilinadi:

$$E_p = P_i / R,$$

bu yerda:

P_i - bajarilgan ishlarning hajmi (" O'zbekiston temir yo'llari" AJ uchun bu yuk aylanmasi tonna-km, berilgan tonna-kilometrlarda va boshqalardagi yuk aylanishi bo'lishi mumkin):

R - bu ishchilarning umumiy soni.

3. Boshqarish tizimining samaradorligi ko'rsatkichi quyidagi munosabatlarda mavjud:

$$E_y = E_s / E_p$$

Shunday qilib, menejment tizimining samaradorlik ko'rsatkichi qanchalik past bo'lsa, menejment tizimining samaradorligi shunchalik yuqori bo'ladi, chunki boshqaruv xarajatlari darajasi va mehnat unumdorligi darajasi qanchalik past bo'lsa, ishlab chiqarish shunchalik oqilona va tejankor bo'ladi. Bir qator texnik va monografik ishlarda boshqaruv tizimining samaradorligi bir qator aniq va umumiy koeffitsientlarni hisoblash orqali aniqlanadi.

Ulardan asosiylari quyidagilardan iborat: (K_{st})- boshqaruv apparati tuzilishi va sonining tartibga solish talablariga muvofiqligi koeffitsienti; (K_{ab})- boshqaruv apparati samaradorligining koeffitsienti; (K_{mb})- muhandislik va boshqaruv ishlarining texnik jihozlari koeffitsienti (K_t)- vaqt o'tishi bilan ishlab chiqarishni boshqarishda mexanizatsiyalash va ofis jihozlaridan foydalanish koeffitsienti; (K_b)- boshqarish koeffitsienti; (K_f)- boshqaruv funktsiyalarini bajarish sifati koeffitsienti; (K_R)- boshqaruv hujjatlarining ratsionalizatsiya koeffitsienti; (K_r)-ritm chiqishi koeffitsienti. Boshqaruv apparati tarkibi va sonining tegishli korxonaga yoki birlashma guruhi uchun taqdim etiladigan tartibga solish talablariga muvofiqligi koeffitsienti tarkibiy bo'linmalarning standart soni (P_s) va boshqaruv apparati ishchilarining standart sonining haqiqiy birlik birliklari mahsulotiga nisbati (P_{is}) sifatida aniqlanadi va boshqaruv apparati xodimlarining haqiqiy soni (H_h):

$$K_{st} = (P_s * H_n) / (P_{is} * H_h);$$

Muhandislik va boshqaruv ishlarining texnik jihozlari koeffitsienti K_{mt} mexanizatsiyalash vositalari va texnika vositalarining haqiqiy qiymati me'yoriy talablarga mos keladigan darajani tavsiflaydi:

$$K_{mt} = C_f / (N_{ts} * H_f),$$

Bu yerda:

C_f - ishlab chiqarishni boshqarishda texnik jihozlarning haqiqiy qiymati:

N - har bir muhandis va ishchi uchun texnik xodimlar uchun o'rtacha uskunalar standartlari;²¹

H - muhandislar va ishchilarning haqiqiy soni. Ishlab chiqarishni boshqarish uchun mexanizatsiyalash vositalaridan va texnika vositalaridan o'z vaqtida foydalanish darajasi:

$$K_{pr} = T_f / T_r$$

bu yerda:

T_f va T_r - ishlab chiqarishni boshqarishda texnik vositalardan foydalanishning haqiqiy va rejalashtirilgan (hisoblangan) vaqti.

Malikov T., Haydarov N., "Moliya: umumdavlat moliyasi" o'quv qo'llanma Toshkent, "IQTISOD-MOLIYA", 2009 y. 556 b.

Boshqaruv koeffitsienti har bir menejning o'rtacha ish yuki darajasini tavsiflaydi. boshqaruv darajasi hisobga olingan holda (ishchilar soniga ko'ra):

$$K_{up} = (1/Z) \sum (N_{fi} / N_m)$$

bu yerda: Z - boshqaruv darajalari soni (korxonada ishlab chiqarish liniyasi); m - ma'lum bir nazorat darajasidagi menejerlar soni, (N_{fi} , N_m) - boshqaruvning i- darajasining bitta menejeri bilan bog'liq bo'lgan xodimlarning haqiqiy va me'yoriy soni. Ishlab chiqarishni boshqarishni tashkil etish darajasining umumiy ko'rsatkichi ushbu barcha ko'rsatkichlarni hisobga olgan holda o'rnatiladi. Mehnat instituti tomonidan ishlab chiqilgan korxonada mehnatni boshqarish, ishlab chiqarishni boshqarish darajasini miqdoriy baholashning uslubiy asoslariga muvofiq menejmentni tashkil etish darajasining umumiy ko'rsatkichini quyidagi o'zaro bog'liqlik bilan aniqlash mumkin:

$$K_{ou} = \sqrt[4]{K_{ss} * K_{tv} * K_{vr} * K_{up}}$$

Ayrim omillarning har xil ahamiyatliligi sharoitida umumiy ko'rsatkich o'rtacha og'irlik darajasida aniqlanadi.

Savollar:

1. Boshqarish tizimining samaradorligi ko'rsatkichi qanday hisoblanadi?
2. Umumiy ishlab chiqarishni boshqarishning yillik xarajatlari qanday aniqlanadi?
3. Ishlab chiqarishni boshqarish tizimining samaradorligini aniqlashning barcha usullaridan eng maqbuli qaysi?

Test:

1. Moliyaviy rejalashtirish nechta tamoyillari mavjud?
 - a) 4 ta
 - b) 5 ta
 - c) 6 ta
 - d) 3 ta
2. Moliyaviy rejalashtirish tamoyillariga quyidagilardan qaysilari kiradi?
 - a) ilmiylik tamoyili

b) uyg'unlik va maqsadlar birligi tamoyili

c) samaradorlik tamoyili

d) barcha javob to'g'ri.

3. Obyektiv zaruriylik tamoyli bu...?

a) mazkur jarayonning sifat jihatini aks ettirib, uni har bir subyekt faoliyatidagi alohida operatsiyalar bo'yicha ijobiy yutuqlarga erishishga, tegishli iqtisodiy yoki ijtimoiy samarani qo'lga kiritishga yo'natiradi.

b) ishlab chiqarish va moliyaviy topshiriqlarni, moddiy va moliyaviy resurslar harakatini turli boshqaruv darajadagi rejalarini muvofiqlashtirib olib borishini taqazo etadi.

c) moliyaviy rejalashtirishdan xo'jalik yuriishning barcha darajalarida moliyalarini boshqarishning birlamchi bosqichi sifatida foydalanish

d) to'g'ri javob yo'q.

4. Samaradorlik tamoyili bu...?

a) mazkur jarayonning sifat jihatini aks ettirib, uni har bir subyekt faoliyatidagi alohida operatsiyalar bo'yicha ijobiy yutuqlarga erishishga, tegishli iqtisodiy yoki ijtimoiy samarani qo'lga kiritishga yo'naltiradi

b) ishlab chiqarish va moliyaviy topshiriqlarni, moddiy va moliyaviy resurslar harakatini turli boshqaruv darajalaridagi rejalarini muvofiqlashtirib olib borishni taqozo etadi.

c) moliyaviy rejalashtirishdan xo'jalik yuritishning barcha darajalarida moliyalarini boshqarishning birlamchi bosqichi sifatida foydalanish

d) u rejalashtirishning asosiy jihatlariga alohida e'tibor berib, belgilanayotgan topshiriqlar realligi va samaradorligini, rejadagi topshiriqlarning ijtimoiy ehtiyojlari uchun resurslarning mavjudligini moliyaviy topshiriqlarning vaqti va bajarilishini muvofiqlashtirilishni ta'minlaydi

5. Rejalashtirishning qanday usullari mavjud?

a) balans usuli, hisob-konstruktiv usul

b) maqsadli-dasturiy usul, iqtisodiy-matematik usul

c) me'yoriy-resurs usuli

- d) barcha javob to'g'ri.
- 6. Moliyaviy faoliyatni prognozlashtirish qancha davrni o'z ichiga oladi?
 - a) 3 yilgacha bo'lgan muddatni
 - b) 1 yil
 - c) chorak, oylar
 - d) 4 yil
- 7. Korxonada ishlab chiqilayotgan joriy moliyaviy rejaning asosiy shakllariga nimalar kiradi?
 - a) balans reja
 - b) pul mablag'larining tushumi va chiqimi
 - c) investitsion faoliyat
 - d) barcha javob to'g'ri
- 8. Aniq ijrochilarga kapital qo'yilmalarning joriy rejasini yetkazib berish shakli?
 - a) kapital byudjet
 - b) joriy daromadlar
 - c) joriy xarajatlar
 - d) moliyaviy faoliyat.

5.2. Xarajatlarni optimallashtirish masalalari

- 1. Boshqaruvni takomillashtirish choralarini amalga oshirishdan iqtisodiy tizimni aniqlash usullari
- 2. Temir yo'l transportida iqtisodiy baholash menejmenti

15.1. Boshqaruvni takomillashtirish choralarini amalga oshirishdan iqtisodiy tizimni aniqlash usullari

Nazorat qilishni takomillashtirish bo'yicha chora-tadbirlar boshqaruv apparatini tashkiliy tuzilmani takomillashtirish va ishlab chiqarishni ko'paytirish orqali kamaytirishga imkon beradi. Ushbu sohalarda o'zboshimchalikni ma'muriy boshqarishning iqtisodiy samaradorligining asosiy ko'rsatkichlarini aniqlash kerak: yillik iqtisodiy samaradorlik: kapital qo'yilmalarning qo'shimcha xarajatlari evaziga

trafikni qoplash davri samaradorligini oshirish. Boshqaruv apparati qisqarishi bilan ijtimoiy sug'urta badallari hisobga olingan holda ish haqi fondi tejaladi va bu o'z navbatida ishlab chiqarish tannarxini pasaytiradi:

$$E_{zp} = H_{sokr} * Z_{sr} (1 + P_s / 100) ,$$

Bu yerda: E_{zp} - menejning ta'siri tufayli kamaytirilishi mumkin bo'lgan partiyaning ish haqini tejash;

H_{sokr} - ishtirokchilarni bir martalik boshqarish uchun o'rtacha yillik ish haqi;

Z_{sr} -xodimlar soniga kamaytiriladi.

Reja amalga oshirilgandan so'ng uning chiqish oqimining beqarorligi:

$$S_2 = S_1 - E_{kp}$$

bu yerda: S_1 - bu reja ishga tushirilishidan oldin chiqadigan tejamkorlik, nazorat yaxshilangandan keyin kirish hajmiga hisoblanmagan.

$$E = [S_1 + (Y_n K_1)] - [(S_2 + (Y_n K_2))] = [S_1 + (Y_n K_1)] - [S_1 - E_{kp} + (Y_n K_2)] ,$$

Bu yerda: K_1, K_2 - ishlab chiqarishni boshqarishni takomillashtirish bo'yicha chora-tadbirlarni amalga oshirishdan oldin va keyingi kapital xarajatlar;

Y_n - tartibga soluvchi iqtisodiy samaralar (joriy yangi texnologiyalar 0.13);

Mehnat unumdorligi o`shishi

$$\Delta PT - [(PT_2 - PT_1) / PT_1] * 100\% ,$$

Bu yerda: PT_1 va PT_2 - mehnat unumdorligini hisobashdan oldin va keyingi ko`rsatkich
Ishlab chiqarish hajmini hisoblaganda ishlab chiqarishni boshqarishni takomillashtirish choralarini ko'rish shartlari, yillik tejash quyidagi formula bilan hisoblanadi:

$$E_2 = (a_1 \cdot a_2) + (U/B_1 - U/B_2) B_2 - (Y_n * K_{qo'sh}) ,$$

Bu yerda:

a_1, a_2 - Ishlab chiqarishdan oldin va keyin ishlab chiqarish xarajatlarning o'zgaruvchan xarajatlari;

U - barcha mahsulotlarning umumiy qiymatidagi doimiy xarajatlarning yillik miqdori;

B_1 va B_2 -O'lchovlar kiritilgunga qadar ishlab chiqarish hajmi:

K - Agar menejmentni yaxshilash bo'yicha chora-tadbirlarni amalga oshirish natijasida ishlab chiqarish hajmi va kamayishi bilan ikkala yo'nalishda ham samaralar yig'indisi

chiqariladi. Mehnat unumdorligi va to'lov davrining o'sish ko'rsatkichlari yuqoridagi formula bilan belgilanadi. Agar ishlab chiqarishni boshqarishni ratsionalizatsiya qilish bo'yicha chora-tadbirlarni amalga oshirish uchun bir nechta laklar ishlab chiqilsa, minimal marjinal xarajatlarga nisbatan ko'proq tanlab olinadi:

$$S_{1+} (Y_n K) - \min$$

Ishlab chiqarishni amalga oshirish uchun qo'shimcha kapital qo'yilmalar.

Ishlab chiqarishni boshqarishni takomillashtirish, shuningdek, boshqaruv qarorlarini qabul qilishning sifatli darajasini ko'tarish, ishlab chiqarish va biznes muammolarini hal qilishda samaradorlikni oshirishga imkon beradi, shuning uchun bu holatlarda ekspert risolalari qo'llaniladi.²²

15.2 Temir yo'l transportida iqtisodiy baholash menejmenti

"O'zbekiston temir yo'llari" AJ temir yo'l transporti orqali boshqarishni iqtisodiy jihatdan baholaydi va o'z faoliyatini to'liq moliyalashtirish rejimida amalga oshiradi. Shu bilan birga, mavjud sig'im va tashish quvvatining katta zaxiralari to'liq ishlatilmayapti, transport ishlab chiqarishni boshqarishni tashkil etishda va respublikaning transport xizmatlari bozorida temir yo'l ulushini kengaytirish imkoniyatlaridan foydalanishda kamchiliklar mavjud. Sobiq Ittifoq parchalanganidan so'ng, O'zbekiston temir yo'llari qo'shni davlatlardagi iqtisodiy faollikning keskin pasayishi tufayli o'z biznesining katta qismini yo'qotdi. Bundan tashqari "O'zbekiston temir yo'llari" AJ yo'lovchi tashish hajmining katta qismini avtomobil transporti foydasiga yo'qotdi. Xususiy korxonalar soni ko'paygan sari, avtotransport sanoati rivojlanib, "O'zbekiston temir yo'llari" AJ yuk tashishdagi raqobat bosimini o'zgacha boshladi.

Natijada trafik hajmi kamaydi va so'nggi yillarda ularning hajmi o'sishi bilan, o'sish sur'ati, odatda, yuqori emas (9.1-jadval).

| Yillar | Yuk aylanmasi | Yuborilgan yuklar mln.t | Qabul qilingan yuklar mln.t | Yo'lovchi aylanmasi mlrd.yo'lovchi. km | Qabul qilingan yo'lovchilar |
|--------|---------------|-------------------------|-----------------------------|--|-----------------------------|
| | | | | | |

²² Financial management: theory and practice. Evgene F. Brigham, Michael C. Ehrhardt. South – Western, 2014.

| | mlrd.tkm netto | | | | mln. yo`lovchi |
|------|-------------------|-------|-------|------|-------------------|
| 1994 | 18.87 | 40.05 | 66.56 | 5.37 | 22.5 |
| 1995 | 18.95 | 46.21 | 75.23 | 2.50 | 15.72 |
| 1996 | 17.54 | 40.05 | 71.69 | 2.03 | 15.83 |
| 1997 | 16.50 | 41.15 | 70.88 | 2.19 | 16.48 |
| 1998 | 15.67 | 41.76 | 54.48 | 2.19 | 17.39 |
| 1999 | 13.90 | 42.72 | 47.25 | 1.90 | 14.80 |
| 2000 | 15.44 | 42.3 | 48.20 | 2.16 | 16.3 |
| 2001 | 15.73 | 41.5 | 46.05 | 2.17 | 16.1 |
| 2002 | 18.43 | 44.00 | 51.40 | 2.02 | 15.72 |
| 2003 | 18.89 | 45.10 | 52.35 | 2.08 | 16.06 |
| 2004 | 18.07 | 45.3 | 53.84 | 2.01 | 16.1 |
| 2005 | 18.4 | 47.0 | 53.17 | 2.10 | 16.1 |

Yo'lovchi tashishda 1994-yildagi sezilarli pasayish avtotransport transportining yuqori narxlari va raqobati, yuklarni tashish, sotish va yo'lovchi tashish vagonlarining qoniqarsiz holati tufayli ro'y berdi. Temir yo'l kompaniyasi faoliyati natijalari asosan boshqaruv ishlarining sifati, ushbu so'zni tushunishda menejerning holati bilan belgilanadi. Bozor sharoitidagi menejment nafaqat iqtisodiyotni, balki alohida tashkilotning (kompaniya, korxon) iqtisodiyotini boshqarish uchun ham muhim ahamiyatga ega. ²³

Temir yo'l kompaniyasi bozorida va raqobat muhitida ishlaydigan menejerlarning rolini ortiqcha baholash qiyin. Kuchli raqobat sharoitida, ayniqsa avtoulavlarga qarshi transport vositalarida temir yo'l karvonlarini muvaffaqiyatli ishlashi samarali ishlash mexanizmlarini bilishni talab qiladi, bugungi kunda ular faqat kodlash va sezgi talablariga tayanmaydilar. Kompaniya rahbariyati va xodimlarining farovonligi, ilmiy boshqaruvning zamonaviy prinsiplari va usullaridan mohirona foydalaniladi. Avvalroq, punktlarni boshqarish samaradorligini aniqlashga uslubiy yondashuvlar aytilgan edi.

²³ "O'zbekiston temir yo'llari" AJ Ustavi(yangi tahrirda) 2020-yil.

Biroq, barcha ko'rsatkichlar temir yo'l kompaniyasiga nisbatan ularning qiymatini aniqlashning imkoni yo'q, qisman temir yo'l transportining o'ziga xos xususiyati, uni ishlab chiqarganligi, qisman zarur boshlang'ich ma'lumotlarning yetishmasligi tufayli va hk. Shuning uchun bu yerda hisob-kitoblar yuqorida sanab o'tilgan ko'rsatkichlarning to'liq tizimi bo'yicha amalga oshirilmaydi, birinchi navbatda umuman boshqarish tizimining boshqaruv ishining holatini, ularning samaradorligini yoki hisobot beradigan ko'rsatkichlar uchun xarakterli bo'lganlar uchun normativ ma'lumotlar kerak bo'ladi.

Shuni yodda tutish kerakki, toza dengizda bo'lmagan bir qator boshlang'ich ma'lumotlar, asosan, (transport xarajatlari, daromadlar, xarajatlar, foyda, o'rtacha oylik ish haqigacha) individual o'qish davrlari uchun taqqoslanishi mumkin, bu quyidagi ko'rsatkichlarni hisoblash mantiqiy va qiziqishni uyg'otadi: bu yaxshi o'ylangan faoliyat natijasi.

Shuni yodda tutish kerakki, toza dengizda bo'lmagan bir qator boshlang'ich ma'lumotlar, asosan, (transport xarajatlari, daromadlar, xarajatlar, foyda, o'rtacha oylik ish haqigacha) individual o'qish davrlari uchun taqqoslanishi mumkin, bu quyidagi ko'rsatkichlarni hisoblash mantiqiy va qiziqishni uyg'otadi: bu yaxshi o'ylangan faoliyat natijasi.

Boshqaruv mehnatining iqtisodiy samaradorligi bo'yicha (boshqaruv xarajatlariga qarab):

1. Korxonaning ishlab chiqarish faoliyati hajmi (sexga tovar aylanmasi tovarlarni jo'natish emas, tonna-km) boshqaruv kadrlari;
2. Faoliyatning asosiy turlari bo'yicha mehnat unumdorligi;
3. Foyda o'sishi yoki umumiy foyda;
4. Boshqaruv xodimlarining yillik mahsuldorligi.

Boshqaruv tizimining samaradorligiga ko'ra:

1. Boshqaruv xarajatlarini asosiy va tannarxga qarab belgilanadigan tizim iqtisodiyoti. (aylanma mablag'lar);

2. Boshqaruv tizimining samaradorligi.

Bundan quyidagicha xulosalar chiqarishimiz mumkin:

Savollar:

1. Xarajatlar tushunchasi
2. Xarajatlarning turlari
3. Xarajatlar guruhlanishi.
4. Xarajatlarni meyorga keltirish.
5. O'zgaruvchan va doimiy xarajatlar.
6. Kamxarajatlilik tahlili.
7. Operatsion tahlil asoslari.
8. Xarajatlarni marjinal tahlili asoslari.
9. Xarajatlarni boshqarish deganda nima tushuniladi?

6 BOB. MOLIYAVIY RISKLAR MOHIYATI VA ULARNI KAMAYTIRISH USULLARI

6.1. Moliyaviy risklar mohiyati va ularni kamaytirish yo'llari

1. Korxonalarining ijtimoiy faoliyatida tavakkalchilik xavfi va temir yo'l nazorat faoliyati
2. Korxonalar moliyaviy risklari klassifikatsiyasi

Har qanday faoliyatni amalga oshirayotganda, oldindan aytib bo'lmaydigan sabablarga ko'ra kutilmagan natijaga erisha olmaslik xavfi mavjud. Temir yo'l transportida xavf tug'lsa, yordamchi faoliyatni sotish (ishlar, xizmatlar)ning prognoz qilingan hajmidan past bo'lgan, kutilgan transport hajmidan va u bilan bog'liq daromaddan kamroq natijaga erishish, rejalashtirilganidan kamroq foydalanish, yo'qotish ehtimoli mavjud bo'lgan qarorlar qabul qilinadi. Yuklarni, shuningdek yo'lovchilarni tashish, transport, mahsulotlarni (ishlarni, xizmatlarni) yordamchi va moliyaviy faoliyatni amalga oshirishda xavfli vaziyatlar yuzaga kelishi mumkin. Masalan, yuk tashishni bashorat qilishda qo'shni davlatlarda talab kata bo'lsa sabzavotni tashish hajmini oshirish uchun kerakli shart-sharoitlarni yaratish kerak bo'ladi.

Bunday tashish uchun qo'shimcha miqdordagi vagonlarni tayyorlash, ularni potensial jo'natuvchilarga yaqinroq joyga to'plash to'g'risida qaror qabul qilinadi. Ushbu operatsiyalar uchun qo'shimcha mablag'lar ajratiladi, ular kutilayotgan daromad bilan qoplanishi taxmin qilinmoqda. Ammo ob-havo sharoiti o'zgarishi mumkin, sabzavot ekinlari va ularni tashish hajmining oshishi bo'yicha prognozli qarashlar amalga oshmaydi va kutilayotgan qo'shimcha daromad o'rniga faqat xarajatlar qoladi. Yuklarni, shuningdek yo'lovchilarni tashish, transport, mahsulotlarni (ishlarni, xizmatlarni) yordamchi va moliyaviy faoliyatni amalga oshirishda xavfli vaziyatlar yuzaga kelishi mumkin.

Savol tug'iladi: tavakkal qilish kerakmi?

Ularni amalga oshirishda xavfni istisno qilmaydigan operatsiyalarga borish to'g'ri emasmi?

Xo'jalik faoliyatida xavfni oldini olish mumkinmi?

Mutaxassislar javobiga ko'ra, agar siz xavf bilan bog'liq operatsiyalarni qilmasangiz, bu mumkin. Ammo tavakkal qilmaslikning bunday usuli ko'pincha potentsial foydadan voz kechishni anglatadi. Taniqli bir gap: "Tavakkal qilmasang, erisha olmaysan" Xavf, qoida tariqasida, har doim mavjud. Bu kutilgan va faol bo'lishi kerak. Boshqacha qilib aytganda, xavf mavjud bo'lgan vaziyatni boshqarish kerak.

Ommabop o'quv qo'llanmalardan birida shunday deyilgan: "Tadbirkorlik tavakkalchiliksiz bo'lmaydi". Eng yuqori foyda, qoida tariqasida, yuqori darajadagi risk bilan bozor operatsiyalarini olib keladi. Biroq, hamma narsada o'lchov kerak. Xavf maksimal ruxsat etilgan chegaraga qadar hisoblanishi kerak. Ushbu maqsadlar uchun korxonaning iqtisodiy faoliyatida yuzaga keladigan shart-sharoitlarni o'rganish, mahsulotlarni sotish shartlari va sizning raqobatchingizning xususiyatlari to'g'risida ishonchli ma'lumotga ega bo'lish kerak. Xavflarni boshqarish mexanizmiga alohida e'tibor bering.

Xo'jalik faoliyatidagi xatarli vaziyatning kelib chiqish sabablari, yakka tartibdagi tadbirkorlik operatsiyalari natijalarini oldindan aytib bo'lmaydigan sabablar nimada? Yakka tartibdagi tadbirkorlik operatsiyalari jarayonini oldindan aytib bo'lmaslikning asosiy sabablari quyidagilar:

- ijtimoiy-iqtisodiy va texnologik jarayonlardagi ehtimoliy o'zgarishlar tufayli kutilgan natijani bashorat qilishning iloji yo'qligi;
- turli yo'nalish va qiziqishlar mavjudligi;
- ko'p hollarda iqtisodiy ma'lumotlarning yo'qligi;
- qarorlarni qabul qilish va amalga oshirishda cheklangan iqtisodiy resurslar. “O'TY” ning ishlash shartlari bilan bog'liq ushbu obyektiv mavjud sabablarni ko'rib chiqamiz.

Ijtimoiy-iqtisodiy va texnologik jarayonlarning o'zgarishi ehtimoli

Zamonaviy sharoitda, “O'TY” tomonidan amalga oshiriladigan yuk tashishda xalqaro tashish tobora muhim ahamiyat kasb etmoqda (7.1-jadval).

7.1-jadval.

“O'TY” yuk aylanmasining dinamikasi (mlrd. tn-km)

| Ko'rsatkichlar | Yagona o'lchov birligi | 2016 | 2017 | 2018 |
|--------------------------|------------------------|---------|---------|---------|
| Yuk tashish | Ming.tonna | 86368.6 | 86405.6 | 94789.6 |
| Yuk aylanmasi | Mln tkm netto | 22.9367 | 22.9395 | 22.9416 |
| Yo'lovchilarni jo'natish | Ming yo'lovchi | 20523.9 | 21048.9 | 22115.3 |
| Yo'lovchi aylanmasi | Mln yo'lovchi-km | 3.9336 | 4.2939 | 4.3290 |

7.1 Jadvaldan ko'rinib turibdiki, tranzit va eksportda yuk tashish jadal o'sib bormoqda: 2018-yilda yuk aylanmasining 40% dan ortig'i xalqaro tashishlardir. Bu temiryo'l kompaniyasi uchun foydalimi? Juda foydali. Birinchidan, temir yo'l kompaniyasi har qanday yuk tashishda yuk aylanmasini ko'paytirishdan manfaatdor - daromadlar xarajatlarga qaraganda tezroq o'smoqda. Ikkinchidan, eksport va tranzit uchun yuk tashishning daromadli stavkalari mahalliy, ichki transportda tashish uchun olinadigan foydadan ancha yuqori. Xulosa shundan dalolat beradi: tovarlarni tranzit qilish va eksportini rivojlantirishga alohida e'tibor berilishi kerak (albatta, boshqa aloqa shakllarida

transport vositalariga zarar yetkazmasdan): potensial yuk egalari uchun yaxshi sharoitlar yaratish kerak.

Qaysi yo'llar bilan?

Masalan, tranzitni rivojlantirishga qanday yordam berish kerak?

Bunday tashishlarning sifatini, xizmatlarni yaxshilash yuk egalari uchun muhim ko'rsatkich, shu jumladan tranzit tashish, xalqaro yuklarni tashish temir yo'llarning tarif siyosati tomonidan belgilanadi, bu xalqaro idoralararo bitim hisoblanadi. "O'TY" temir yo'l liniyalarida tashish tariflari va qo'shimcha to'lovlar miqdorini pasaytirish huquqiga ega.

Ushbu huquqdan foydalangan holda AJ kengashi belgilangan tartibda, masalan, Afg'onistonga (Eronga) tranzit yuk tashish tariflarini pasaytirish to'g'risida qaror qabul qiladi. Bunday qarorni qabul qilish jarayonida allaqachon yuk egasi uchun ham, AJ manfaati uchun ham maqbul bo'ladigan qisqarish hajmi haqida savol tug'iladi. Bunday vaziyatlar transportlar yoki ularning bir qismi bo'lgan tovarlar yetkazib beriladigan mamlakatda ro'y bergan ijtimoiy-iqtisodiy o'zgarishlar natijasida yuzaga kelishi mumkin. Bunday o'zgarishlarning ehtimoli yo'q emas va temir yo'l kompaniyasi ma'muriyati buni oldindan ko'rish imkoniyatiga ega emas. Shunday qilib, AJ uchun juda foydali va maqsadga muvofiq bo'lgan yuk tashish muayyan xavfga ega.

Bu temir yo'l kompaniyasini xavfli vaziyatga tayyor bo'lishga majbur qiladi, ya'ni uning manfaatlarini ta'minlash, muayyan profilaktika choralarini ko'radi. Oldindan aytib bo'lmaydigan va u bilan bog'liq bo'lmagan xavfning yana bir sababi turli tendentsiyalar va manfaatlarning mavjudligidir. Buni o'ylab ko'ring. Kichik va o'rta biznesning rivojlanishi bilan, kichik partiyalar va konteynerlarda yuk tashishning o'sishi aniq tendentsiyasi kuzatildi. Shu bilan birga, tezkor yetkazib berish talab qilinadi. Ammo temir yo'l yuklari ma'lum bir og'irlikdagi mehnat va texnologik resurslardan to'liq foydalanish uchun mo'ljallangan poezdlarda tashiladi. Belgilangan og'irlikdagi poezdni shakllantirish uchun yuk ortilgan vagonlarni "to'plash" uchun vaqt kerak bo'ladi. Ko'pincha bunday yig'ish kunlar bilan hisoblab chiqiladi, bu yuk jo'natuvchilar uchun qabul qilinishi mumkin emas. Savol tug'iladi: qanday qilib bunday vaziyatda yuk tashuvchilar va temir yo'l manfaatlarini ta'minlash, oz miqdordagi partiyalar va

konteynerlarga yuborilgan temir yo'l orqali imkon qadar ko'proq yuklarni jalb qilish kerak?

Ularni amalga oshirish xavfini hisobga olgan holda yuk tashishni boshqarishni qanday qurish kerak?

Shuni yodda tutish kerak: kichik guruhlarda yuklarni yetkazib berish tezligi oshgan holda ularni transport vositalariga bo'lgan qiziqishi ortadi. Ushbu vaziyatda barcha manfaatdor tomonlarning manfaatlarini qanday muvozanatlash mumkin?

Iqtisodiy adabiyotlarda bozor iqtisodiyoti sharoitida yuk tashish tabiati o'zgarganiga e'tibor qaratiladi: kichik biznes rivojlanishi bilan yuk kichik partiyalarda tashish uchun taqdim etila boshlandi va tezkor yetkazib berishni talab qiladi. Bu transportning bir qismini temir yo'ldan avtotransportga o'tkazish uchun qulay sharoit yaratadi. Transport xizmatlari taklif qobiliyati talabdan sezilarli darajada oshib ketganda, transport bozori sotuvchi bozori xaridor bozoriga aylanadi, bu esa yuk egalariga tovarlar bozorida o'z mavqeini mustahkamlashga yordam beradigan transport xizmatlarini taqdim etish majburiyatini yuklaydi.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida yuk tashuvchilar ma'lum yuklarni «o'z vaqtida» qabul qilinadigan stavkada bajarishlari shart. Bunday talablar faqat sotuvchi va xaridorning to'liq ishonchliligi sharoitida bajarilishi mumkin. Amalda to'liq aniqlik yo'q. Yuk tashishga ta'sir etuvchi barcha omillarning o'zgarishini oldindan aytib bo'lmaydi. Bu shuni anglatadiki, yuklarni tashish bo'yicha boshqaruv qarorlari noaniqlik yoki xavf sharoitida qabul qilinadi.

Iqtisodiy ma'lumotlar yuk tashish samaradorligi, ishonchliligi xo'jalik operatsiyalarini amalga oshirishda xavf darajasini kamaytirish uchun zaruriy shartdir. Ushbu talablarga rioya qilmaslik biznes operatsiyalari natijalarini oldindan aytib bo'lmaydigan asosiy sabablardan biridir. Buni misollar bilan ko'rsatamiz. Yo'lovchilar tashish hajmini oshirish va ularning yo'qolish koeffitsientini kamaytirish maqsadida temir yo'l kompaniyasining temir yo'l uchastkalaridan birida qatnovchi poyezdlar jadvaliga tezyurar poyezd qo'shildi. Bunday poyezddagi yo'l haqi avvalgi tarifga nisbatan ikki baravar ko'p bo'ldi. Qaror ushbu bo'limda shahar atrofi transportiga ta'sir qiluvchi omillar to'g'risidagi tegishli iqtisodiy ma'lumotni o'rganmasdan turib qabul qilindi. Masalan, raqobatchi-

avtotransport vositalarining imkoniyatlari to'g'risida hech qanday ma'lumot yo'q edi, ushbu tashishlarga bo'lgan to'lov talablari o'rganilmagan, sayohatlar motivatsiyasi, ularning barqarorligi, rivojlanish istiqbollari to'g'risida ma'lumotlar yo'q edi. Shunga ko'ra, amalga oshirilgan chora-tadbirlarning xavf darajasi hisobga olinmadi, profilaktik choralar ko'rilmadi. Potensial foydalanuvchilarning to'lov qobiliyatiga ega bo'lmagan talablarga javob bermaydigan yuqori darajadagi xizmatlarni joriy etishga bo'lgan bunday yondashuv natijasida kutilgan talab yo'qligi sababli tez orada bunday poyezdlar faoliyati to'xtatildi. Yangilik tashabbuskori bo'lgan "O'ztemiryo'lyo'lovchi" aksiyadorlik jamiyati zarar ko'rdi.

Qarorlarni qabul qilish va amalga oshirishda iqtisodiy resurslarning cheklanganligi, xatarli vaziyat yuzaga kelishining sabablaridan biridir. Bunday vaziyatning yuzaga kelishiga misol sifatida yuk ortilgan vagonlarning texnik holati bo'yicha talablarga javob bermaydigan - poyezdlar harakati xavfsizligini ta'minlaydigan avtoulavlarni ta'mirlash holatlarini ko'paytirishni keltirish mumkin. Ushbu vaziyatning sabablari tahlili shuni ko'rsatdiki, deponing avvalgi ta'mirini amalga oshirish jarayonida, cheklangan moddiy resurslar tufayli, depo ta'mirlash ixtiyorida edi, ta'mirlash o'z imkoniyatlari doirasida amalga oshirildi.

Vagon ishdan chiqish xavfi ostida ta'mirdan ozod qilindi. Tadbirkorlik faoliyati davomida oldindan aytib bo'lmaydigan vaziyatlarning paydo bo'lishi uchun boshqa sabablar bo'lishi mumkin. Ularni doimiy ravishda kuzatib borish kerak, xavf darajasini kamaytirish yoki uni to'liq bartaraf etish uchun o'z vaqtida choralar ko'riladi. Ushbu maqsadlar risklarni boshqarish vazifasini bajaradi. Bozor iqtisodiyoti sharoitida tadbirkorlik faoliyati raqobat sharoitida ishlaydi.

Ularning moliyaviy farovonligini oldindan aytib bo'lmaydi. Xavflarni boshqarish barcha ishtirokchilarga xavf darajasini aniqlashi kerak va qanday sabablarga ko'ra xavfli vaziyatlar yuzaga kelishi mumkinligini o'rganish kerak. Biznes natijalariga xatarning ²⁴ta'sirini kamaytirish uchun profilaktika choralarini ko'rish uchun siz buni bilishingiz kerak.

²⁴ "O'zbekiston temir yo'llari" AJ Ustavi(yangi tahrirda) 2020-yil.

Savollar:

1. 2018-yilda yuk aylanmasining necha foizdan ortig'i xalqaro tashishlarga to'g'ri kelgan?
2. Ijtimoiy-iqtisodiy va texnologik jarayonlarning o'zgarishi ehtimoli nima?
3. AJ kengashi o'z huquqidan foydalangan holda qayerga tranzit yuk tashish tariflarini pasaytirish to'g'risida qaror qabul qildi?

Test:

1. Qanday tavakkalchilik turlari mavjud?
 - a) tabiiy jarayonlar bilan bog'liq tavakkalchilik
 - b) ishlab chiqarish faoliyatiga oid tavakkalchilik
 - c) moliyaviy faoliyatga oid tavakkalchilik
 - d) barcha javoblar to'g'ri
2. Favqulodda yuz beradigan tabiiy ofatlarning (yer qimirlashi, yong'in, suv toshqini, jala, do'l, dovul, qurg'oqchilik va boshqa) xavfi; tabiiy – iqlimiy sharoitlar, ob-havoning keskin o'zgarishi bilan bog'liq xavf-xatarlar va boshqalar qanday tavakkalchilik turiga kiradi?
 - a) tabiiy jarayonlar bilan bog'liq tavakkalchilik
 - b) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik
 - c) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik
 - d) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
3. Ishlab chiqarish jarayonining izdan chiqishi yoki to'xtab qolish xavfi; moddiy resurslar bo'yicha ta'minotdagi uzilishlarning xavfi; texnologik asbob-uskunalarining jismoniy va ma'naviy eskirishi, ishdan chiqishi va buzilish xavfi qanday tavakkalchilik turiga kiradi?
 - a) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik
 - b) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik
 - c) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
 - d) moliyaviy faoliyatiga oid tavakkalchilik

4. Bino-inshootlarning yemirilishi, cho'kishi va qulashi bilan bog'liq xavflar; sifatsiz xom ashyo oqibatida yaroqsiz mahsulot ishlab chiqarish xavfi; mehnat xavfsizligiga rioya etmaslik oqibatida xodimlarning jarohat olish xavfi va boshqalar qanday tavakkalchilik turiga kiradi?

- a) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik
- b) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik
- c) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
- d) moliyaviy faoliyatiga oid tavakkalchilik

5. Transport vositalarida yuklarni tashish jarayonida ro'y berishi mumkin bo'lgan yo'qotishlar va nobudgarchiliklar qanday tavakkalchilik turiga kiradi?

- a) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik
- b) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik
- c) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
- d) moliyaviy faoliyatiga oid tavakkalchilik

6.2. Moliyaviy risklar

1. Risk- menejment va uni tashkil etish
2. Korxonalarda moliyaviy risklarni boshqarish yo'llari

Risk-menejment biznes jarayonida yuzaga keladigan xatarlarni va moliyaviy munosabatlarni boshqarish tizimini anglatadi. Risk-menejment xavf darajasini pasaytirish bo'yicha zarur choralarni ko'rish uchun xavfli vaziyatning boshlanishini bashorat qilishga qaratilgan.

Risk-menejment strategiyalari va taktikalari mavjud. Risk-menejment strategiyasi- bu xatarlarning sabablarini o'rganish va uni kamaytirish yo'llarini aniqlashga asoslangan xavflarni boshqarish tashkiloti. Risk-menejment strategiyasi xavflarni oldindan belgilashda va uni zararsizlantirish usullarini aniqlashda qo'llanilishi kerak bo'lgan qoidalarni o'z ichiga oladi. Ushbu qoidalar quyidagilarni o'z ichiga oladi: maksimal natijaga erishish, natijaning eng maqbul ehtimoliga erishish; natija va xavfning

kombinatsiyasiga erishish. Maksimal natijalarga erishish qoidasi kapital uchun mumkin bo'lgan tavakkal investitsiyalarni tanlashni nazarda tutadi, bunday variant investor uchun maksimal yoki maqbul bo'lgan tavakkalchilikda eng samarali bo'lishi mumkin.

Natijaning eng maqbul ehtimoliga erishish, mumkin bo'lgan yechimlardan biri tanlangan bo'lib, unda natija ehtimoli investor uchun maqbul bo'ladi. " Risk-menejmentning asosi zarur ma'lumotlarning, shu jumladan sotilgan mahsulotlarga (ishlarga, xizmatlarga) talabning kattaligi to'g'risida ma'lumotlarning mavjudligi, istiqbollari to'g'risida. ushbu talabni ishlab chiqish, raqobatchi haqida ma'lumot va hokazo. Shuni yodda tutish kerakki, bozorni shakllantirishning hozirgi sharoitida ma'lumotlar tez qariydi, shuning uchun ularni to'ldirish, yangilash va o'z vaqtida to'ldirish tavsiya etiladi. "O'TY" temir yo'l kompaniyasini rivojlantirish kontseptsiyasida ularning samarali ishlashiga xalaqit beradigan korxonalar uchun eng ko'p uchraydigan muammolar bu iqtisodiy va marketing ma'lumotlarining yetarli emasligi, uning mazmuni jihatidan xatarlar turli shakllarda namoyon bo'ladi.

Asosiy turlarga quyidagilar kiradi: sohaning o'ziga xos xususiyatlari bilan bog'liq bo'lgan filial, temir yo'l transportida o'zini namoyon qiladi, masalan, yuk tashish paytida, hajmi o'zgarishi mumkin. oldindan aytish qiyin o'zgarishlar tovar aylanmasida katta ulushni tashkil etadigan qishloq xo'jaligi mahsulotlarini yig'ib olishga ta'sir qiladigan ob-havo sharoiti; Korxonaning xavfliligi, masalan, xalqaro tashishlarda yuk tashishni prognoz qilishda sanoat bilan bog'liq. Ammo korxonalar, shuningdek, yordamchi va yordamchi faoliyatning mahsulotlarini (ishlarni, xizmatlarni) sotishda chiziqli tarkibiy qism ishlab chiqarish va sotish uchun mo'ljallangan mahsulotga bozor talabi to'g'risida yetarli ma'lumotga ega emasligi sababli xavf ostida bo'lishi mumkin. Iqtisodiy adabiyotlarda xatar darajasining "korxonalar xatti-harakati" ga bog'liqligi qayd etilgan.

Amalgaga oshirilayotgan xizmatlar (ishlar) ko'lami va doirasini kengaytirish strategiyasiga amal qilmaydigan korxonalar o'z xizmatlarining maksimal ixtisoslashuvidan foyda olish bilan cheklanib, barqaror mijozlar bilan qoniqadi, ish turlari (xizmatlar) turlari va hajmini kengaytirish strategiyasini afzal ko'radigan korxonalar darajasidan pastroq xatarlarga ega. Birinchi turdagi xatti-harakatlar "konservativ", ikkinchisi - "tajovuzkor" deb nomlanadi. Korxonalar "tajovuzkor" va "konservativ" xulq turlarini o'zida mujassam

etgan tijorat manfaatlarida "me'yorga" ustunlik qilishi mumkin. Bozor iqtisodiyoti sharoitida temir yo'l kompaniyalari bo'linmalarining iqtisodiy faoliyatida "tajovuzkor" afzal ko'riladi, boshqacha aytganda, transport xizmatlariga bo'lgan talab bozorini doimiy ravishda o'rganishni, potentsial mijozlarning talablarini bajarishga tayyorligini va ishonchli, tezkor iqtisodiy ma'lumotlarga ega bo'lishni talab qiladi.

Moliyaviy tavakkalchilik - daromadlilik, to'g'ridan-to'g'ri moliyaviy yo'qotishlar yoki qimmatli qog'ozlar bozorida operatsiyalar bilan bog'liq yo'qotilgan foydaning pasayishi xavfi;

Tijorat tavakkalchiligi- moliyaviy-xo'jalik faoliyati jarayonida yo'qotish xavfini anglatadi. Ular tijorat bitimining noaniqligi natijasidir. Tarkibiy asosda tijorat xatarlari mulk, ishlab chiqarish va savdoga bo'linadi.

Mulk tavakkalchiligi - bu o'g'irlik, sabotaj, beparvolik, texnik va texnologik tizimlarning haddan tashqari zo'riqligi va boshqalar tufayli mulkiy yo'qotish ehtimoli bilan bog'liq xavflar. Masalan, temir yo'l transportida eskirgan, almashtirilgan yoki modernizatsiya qilingan harakatlanuvchi tarkibning ekspluatatsiyasi favqulodda holatlarda katta yo'qotish xavfi bilan bog'liq.

Ishlab chiqarish tavakkalchiligi - bu turli omillar ta'sirida ishlab chiqarish jarayonidagi nosozliklar tufayli kelib chiqadigan zararlar, shuningdek ishlab chiqarishga yangi uskunalar va texnologiyalarni joriy etish bilan bog'liq xavflar. Masalan, yangi uskuna va texnologiyani, yuk tashishda, transport vositalarining joriy etilishi tashish sifatini oshirishga qaratilgan.

Bozor iqtisodiyotini shakllantirishning hozirgi sharoitlari, kichik va o'rta biznesni rivojlantirish, uning davomida kichik partiyalarda tashish uchun yuklarni etkazib beradigan ko'plab korxonalar tashkil etiladi. Bu holat ilgari markazlashtirilgan mahsulotlarning katta qismi temir yo'ldan avtotransportga o'tadigan vaziyatni yaratgan, bu esa temir yo'l sohasi korxonalarini yuk tashuvchilarning yuk tashish sifatiga qo'ygan talablarini bajargan holda temir yo'l transportining raqobatbardoshligi choralari ko'rishni majbur qiladi.

Ma'lumki, yuklarni tashish sifatiga qo'yiladigan asosiy talab yuklarni yetkazib beruvchiga maqbul narxda, tomonlar tomonidan eshikma-eshik asosida belgilangan aniq

muddatda etkazib berishdir. Yuklarni tashishda ushbu talablarning barchasi faqat xaridor va sotuvchining harakatlarida to'liq muvofiqlashtirilgan holda amalga oshiriladi. Amalda, bu ko'pincha sodir bo'lmaydi. Transportning obyektiv mavjud (tashqi) va subyektiv (ichki) sharoitlari, tovarlarni jo'natuvchilar va qabul qiluvchilarning harakatlari doimiy ravishda o'zgarib turadi.

Tashqi muhit - boshqaruv qarorlarini ishlab chiqish va qabul qilishning asosiy manbai. Aniqlik bilan atrof-muhitning barcha omillar ta'sirini va o'zaro ta'sirini oldindan bilish mumkin emas.

Binobarin, boshqaruv qarorlari oldindan aytib bo'lmaydigan yoki xavf sharoitida qo'llaniladi. Kerakli ma'lumotlar bo'lmasa, to'liq noaniqlik paydo bo'lishi mumkin. Xavf, muvaffaqiyatsizlik ehtimoli mavjud. Yuklarni tashish, yuk egasi uchun ham, temir yo'l kompaniyasi uchun ham xavf bilan bog'liq bo'lib, u yukni kechiktirilgan yetkazib berish uchun jarimani to'lashi va tovarni kechikib yetkazib bergan taqdirda ortiqcha yo'qotishlarni qoplashi shart.

Ishonchsiz tashish bilan bog'liq xavf ushbu mahsulotlarga va shuning uchun tashish uchun talabning pasayishiga olib keladi. Tadqiqotchilarning fikriga ko'ra, transport xavflari salbiy, nol va ijobiy natijalarga olib kelishi mumkin.

Xatarlarni boshqarish muayyan funktsiyalarni bajaradi. Boshqarish obyekti va boshqarish predmetining funktsiyalarini farqlang. Ma'lumki, boshqaruv obyekti bilish obyekti sifatida tushuniladi. Boshqaruv obyektining funktsiyalari xavflarni boshqarishning tashkil etilishini o'z ichiga oladi: xavf kapitaliga investitsiyalar, xavfni kamaytirish bo'yicha ishlar, xavflarni sug'urtalash jarayoni, iqtisodiy munosabatlar va iqtisodiy jarayon subyektlari o'rtasidagi munosabatlar.

Prognozlash, tashkil etish, muvofiqlashtirish, tartibga solish, rag'batlantirish, boshqarish doirasida boshqaruv subyektining funktsiyalari. Keling, misol yordamida prognozlashning mohiyatini ko'rib chiqamiz. Bu qarorning mumkin bo'lgan oqibatlarini kutish bilan namoyon bo'ladi. Masalan, AJ yuk ekspresini ishga tushirish, yalpi poyezdning og'irligi 1000 tonna va yuk egalari bilan kelishilgan vaqtda yetib boradigan tezlikka chiqishini rejalashtirgan. Shu bilan birga, temir yo'l kompaniyasining mavjud yuk tashish tariflariga qo'shimcha xarajatlarini qoplash uchun qonun hujjatlarida

belgilangan tartibda olinishi mumkin bo'lgan ma'lum koeffitsientni qo'llash talab etiladi. Savol tug'iladi: rejalashtirilgan tezyurar poyezdni poyezdlar jadvaliga qanday kiritish kerak: kunlik aylanma yoki kunlar bilan hisoblangan ma'lum vaqt oralig'i bilanmi?

Xavfli vaziyat yaratiladi. Agar profilaktika choralari bashorat qilinmasa, kutilayotgan qo'shimcha daromad o'rniga temir yo'l kompaniyasi zarar ko'rishi mumkin.

Tartibga solish nazorat obyektiga ta'sir qiladi, uning yordamida noqulay vaziyatlarda barqarorlik holatiga erishiladi. Masalan, erta sabzavotlarni tashish uchun harakatlanuvchi tarkib tayyorlandi: kerakli miqdordagi mashinalar tanlandi, ta'mirlandi va kutish mumkin bo'lgan joylarga yaqin joylashtirildi. Bu ish muayyan xarajatlarni talab qildi. Ammo ob-havo yoki boshqa oldindan aytib bo'lmaydigan sabablarga ko'ra, erta sabzavotlarni eksport qilish amalga oshirilmadi yoki yuklash hajmi kam edi. Bunday holatda, tartibga solish jarayonida amalga oshiriladigan harakatlanuvchi tarkibdan foydalanish uchun "pasayish" variantiga ega bo'lish tavsiya etiladi.

Muvofiqlashtirish - ishlab chiqarish menejmentining barcha bo'limlari xavf sharoitida amalga oshiriladigan mahsulotlarni (ishlarni, xizmatlarni) sotish bilan bog'liq ishlarni muvofiqligini ta'minlash.

Savollar:

1. Tartibga solish nima?
2. Mulk tavakkalchiligi nima?
3. Moliyaviy tavakkalchilik deganda nimani tushinamiz?
4. Muvofiqlashtirish nima uchun kerak?
5. Xulq turlari nechaga bo'linadi?

6.3. Moliyaviy risklarni kamaytirishning ichki mexanizmlari

1. Korxonalarda moliyaviy risklarning mazmun-mohiyati va boshqarishning ahamiyati
2. Korxonalarda moliyaviy risklarning tasniflanishi

Sarmoyaviy tavakkalchilik - bu bozorda kutilayotgan talabni topa olmaydigan yangi tovarlar va xizmatlarni sotish yoki yangi mahsulotlarni ishlab chiqarish ehtiyojlarini qondirish uchun asosiy vositalarni rivojlantirishga investitsiya qilish paytida yetkazilgan yo'qotishlarning ehtimoli. Masalan, sayyohlarning yo'lovchilarni tashish uchun yangi jihozlarni yaratishga investitsiyalar kiritishda, qulayliklar va kengroq xizmatlarni taqdim etish.

Bunday holda, xavf yangi xizmatlarning prognoz hajmlarida talab bo'lmasligi va uskunalarni sotib olish va o'rnatishga sarflangan mablag'lar sotib olinmasligi bilan bog'liq. Shunga o'xshash vaziyat, sotib olingan yangi harakatlanuvchi tarkib talab qilinmasa, yuk tashishda ham paydo bo'lishi mumkin. "O'TY" temir yo'l kompaniyasining asosiy vositalari juda xilma-xil, sanoat kapital talab qiladi. Ularni rivojlantirish, modernizatsiya qilish bo'yicha investitsiya qarorlari yuk va yo'lovchilar tashish, yordamchi mahsulotlarni (mahsulot, xizmatlar) sotish prognoz qilingan hajmlari asosida qabul qilinadi. Ammo kutilmagan holatlar ta'siri ostida, rejalashtirilgan ehtiyojlar talabga javob bermasligi mumkin va rejalashtirilgan muddatda moddiy bazani rivojlantirishga sarflangan mablag'lar qaytarilmaydi.²⁵

Innovatsion tavakkalchilik temir yo'l qurilmalari, signalizatsiya va aloqa vositalari va harakat tarkibini rivojlantirish yoki modernizatsiya qilish bo'yicha har qanday loyihani qabul qilishda mohiyatan mavjud.

Buning uchun yordamchi faoliyatni tashish, mahsulot (ish, xizmat) sotishning kutilayotgan hajmiga barcha mumkin bo'lgan omillarning ta'sirini sinchkovlik bilan o'rganish va uni zararsizlantiruvchi yoki zaiflashtiradigan choralar ko'rish zarur.

Innovatsion xavfning mavjudligi uni kamaytirish yo'llarini ta'minlashga majbur qiladi. Iqtisodiy adabiyotlarda xavflarni kamaytirishning uchta usuli mavjud:

- loyiha ishtirokchilari o'rtasida xavflarni taqsimlash;
- sug'urta;
- kutilmagan xarajatlarni qoplash uchun mablag'larni tejash.

Loyihaning ishtirokchilari o'rtasida tavakkalchiliklarni taqsimlash

²⁵ "O'zbekiston temir yo'llari" AJ Ustavi (yangi tahrirda) 2020-yil.

Tavakkalchiliklarni taqsimlash odatda moliyaviy prognoz rejasi va nazorat hujjatlarini ishlab chiqishda amalga oshiriladi. Masalan, tez buziladigan yuklarni tashishning kutilayotgan katta hajmi va mavjud sovutgichli harakatlanuvchi tarkibning mavjud emasligi sharoitida, yangi vagonlarni sotib olish orqali uning ishlayotgan parkini ko'paytirish to'g'risida qaror qabul qilindi. Ob-havo yoki bozor sharoitlari kabi kutilmagan sabablarga ko'ra, kutilayotgan transport hajmi amalga oshirilmasligi mumkin, yangi avtoulavlarni sotib olishga sarflangan pul to'lanmasligi mumkin. Moliyaviy rejani ishlab chiqishda yangi sovutish uchastkalarini sotib olish bilan bog'liq xavfni loyihani amalga oshirishda potentsial ishtirokchilar taqsimlash mumkin.

Savollar:

1. Xarajatlarni moliyaviy boshqarishning mohiyati nimada?
2. Tannarx tarkibiga kiruvchi xarajatlar qanday guruhlarga bo'linadi?
3. Tannarxga kiritiladigan va foyda hisobidan qoplanadigan xarajatlar qanday aniqlanadi?
4. Sof foydadan qaysi xarajatlar qoplanadi?
5. Xarajatlarni rejalashtirish mazmunini tushuntiring.

Test:

1. Operatsion faoliyat bu ...
 - a) faoliyat natijasida korxonaning o'z kapitalining va qarzlarning hajmida va tuzilishida o'zgarishlar sodir bo'ladi
 - b) pul ekvivalentlariga kirmaydigan uzoq muddatli aktivlarni va boshqa investitsiyalarini sotib olish va sotish, to'lanadigan kreditlarning berilishi va olinishi
 - c) yuridik shaxsning daromad olish yuzasidan asosiy faoliyati va investitsiya va moliyaviy faoliyatga mansub bo'lmagan boshqa faoliyatidir
 - d) to'g'ri javob yoq.
2. Investitsiya faoliyat bu ...

a) faoliyat natijasida korxonaning o'z kapitalining va qarzlarning hajmida va tuzilishida o'zgarishlar sodir bo'ladi

b) pul ekvivalentlariga kirmaydigan uzoq muddatli aktivlarni va boshqa investitsiyalarini sotib olish va sotish, to'lanadigan kreditlarning berilishi va olinishi

c) yuridik shaxsning daromad olish yuzasidan asosiy faoliyati va investitsiya va moliyaviy faoliyatga mansub bo'lmagan boshqa faoliyatidir

d) to'g'ri javob yoq.

3. Gorizontal tahlilda ...

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi

b) qator yillardagi hisobotlar ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi

c) joriy davr ko'rsatkichlari avvalgi davrlar yoki reja(smeta) bilan taqqoslanadi

d) to'g'ri javob yoq.

4. Vertikal tahlilda ...

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi

b) qator yillardagi hisobotlar ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi

c) joriy davr ko'rsatkichlari avvalgi davrlar yoki reja(smeta) bilan taqqoslanadi

d) to'g'ri javob yoq.

5. Trend tahlilida ...

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi

b) qator yillardagi hisobotlar ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi

c) joriy davr ko'rsatkichlari avvalgi davrlar yoki reja(smeta) bilan taqqoslanadi

d) to'g'ri javob yoq.

6.4. Moliyaviy risklarni sug'urtalash

1. Tavakkalchilikni sug'urtalash
2. Moliyaviy risklarni boshqarish

Korxonalarda moliyaviy risklar belgilangan maqsadlarni amalga oshirishning noaniqligi sharoitida moliyaviy faoliyatdan ko'zlangan maqsad natijalariga yo'naltirilgan mulkdorlar yoki moliyaviy menejerlar tomonidan qabul qilingan muqobil moliyaviy qarorlarni tanlashning iqtisodiy zarar (moliyaviy yo'qotish)lar keltirish ehtimolini o'zida aks ettiradi.

Moliyaviy risklar turlari:

1. Moliyaviy barqarorlikni pasayish riski
2. Risklarning boshqa turlari
3. Kriminogen risk
4. Innovatsion moliyaviy risk
5. Soliq riski
6. Kredit riski
7. Depozit riski
8. Valyuta riski
9. Foiz riski
10. Inflatsion risk
11. Investitsion risk
12. To'lovga layoqatsizlik riski.

Tajribalar shuni ko'rsatadiki, yangi temir yo'l liniyalari qurilishida, ish qiymati qabul qilingan loyihadan yuqori, loyiha maqsadlarining bajarilishida kechikish kam uchraydi. Temir yo'l loyihasi buyurtmachisi moliyaviy muammolarga ega. Bunday vaziyatni oldini olish uchun loyihani sug'urta qilish odatiy holdir. Xatarlarni sug'urtalash uning sug'urta kompaniyasini topshirishni anglatadi. Mulknii sug'urtalash turli shakllarda bo'lishi mumkin. Temir yo'l amaliyotida investitsiya loyihalarini amalga oshirishda pudrat

qurilish ishlari xavfini sug'urta qilish keng tarqalgan. Qurilishda tavakkalchilikni sug'urtalash tugallanmagan qurilishda, moddiy yo'qotish xavfidan sug'urta qilinadi.

Qurilish xavfini sug'urtalash shartnomalarining uchta turi mavjud:

- yong'indan sug'urta qilish shartnomasi;

- yong'inni sug'urta qilish shartnomasiga qo'shimcha ravishda sug'urtalangan shaxsning ehtiyojlarini hisobga olgan holda qo'shimchalar kiritilgan yong'inni sug'urtalash bo'yicha kengaytirilgan shartnoma;

- Barcha tavakkalchiliklardan sug'urta qilish shartnomasi sug'urta xizmatlarining keng doirasiga ega bo'lgan pudratchining ehtiyojlarini hisobga oladi.

Kutilmagan xarajatlarni qoplash uchun mablag'larni zahiralash. Xavfni zararsizlantirish uchun kutilmagan xarajatlarni qoplash usuli yaratiladi. Favqulodda zaxira faqat smetaga kiritilgan xarajatlardan iborat.

Zaxiradan foydalanish bo'yicha quyidagi vazifalar ko'zda tutilgan:

- loyiha bo'yicha yangi aniqlangan ishlarni moliyalashtirish;

- yetarli mablag' ajratilmagan ish uchun mablag'larni ko'paytirish;

- moliyalashtirish uchun zarur mablag' ajratilmagan ishlarni hisobga olgan holda vaqtincha byudjetlashtirish;

- loyiha davomida yuzaga keladigan xarajatlardagi kutilmagan o'zgarishlarni qoplash.

Qoida tariqasida, zaxiradan kam tashkil qilingan ish tufayli kelib chiqadigan xarajatlarni qoplash uchun foydalanilmaslik kerak.

Savollar:

1. Tavakkalchilikni keltirib chiqaruvchi ichki va tashqi omillarga nimalar kiradi?
2. Tavakkalchilikni boshqarish tizimining o'ziga xosligi nimalarda ayon bo'ladi?
3. Taxminiy tavakkalchilikni aniqlash, xatarning oldini olish yoki pasaytirish choralarini belgilash bo'yicha o'z fikringizni bildiring.

7 BOB. TEMIR YO'L TRANSPORTIDA IQTISODIY HOLATNI BAHOLASH

7.1. Debitorlik va kreditorlik qarzlarini boshqarish

1. Boshqaruv muammolarining asosi, kriteriyalari va ko'rsatkichlari
2. Debitorlik va kreditorlik qarzlarning vujudga kelish sabablari
3. Debitorlik va kreditorlik qarzlarni boshqarishning asosiy jihatlari

"Effekt" va "samaradorlik" turli xil tushunchalardir. Iqtisodiy effekt bu inson mehnatining natijasidir. Biroq, ta'sirning o'zi inson faoliyatini yetarlicha tavsiflamaydi, natijada xuddi shu mehnat xarajatlari boshqacha ta'sir ko'rsatishi mumkin va aksincha, har xil mehnat xarajatlari bilan bir xil samaraga erishish mumkin.

Ijtimoiy ishlab chiqarishning maqsadi eng kam mehnat, moddiy va pul xarajatlari bilan katta samaraga erishishdir. Shuning uchun natijani olingan xarajatlar bilan taqqoslash kerak, ya'ni. effektni xarajatlarga bog'lash, bitta mutlaq qiymat-samarani boshqa mutlaq qiymat-xarajatlar bilan taqqoslash. Bunday taqqoslash nisbiy qiymat samaradorligini beradi.

Boshqaruv mehnati inson faoliyatining eng murakkab turlaridan biri bo'lib, uni har doim to'g'ridan-to'g'ri rasmiylashtirilgan natijalar, bajarilgan ishlarning ayrim turlarini miqdoriy baholash yo'qligi sababli amalga oshirish mumkin emas, shuning uchun bilvosita usullardan ko'pincha uning samaradorligini o'lchash uchun foydalaniladi.

Boshqaruv mehnatini baholash mezoni uning samaradorligi hisoblanadi. Shuni esda tutish kerakki, boshqaruv ishining natijasi nafaqat iqtisodiy, balki ijtimoiy ta'sir bilan ham namoyon bo'ladi. Xarajatlarga kelsak, ular tirik va moddiylashtirilgan boshqaruv ishini anglatadi. Amalda, boshqaruv xodimlarining mehnat samaradorligini baholashda "boshqaruv ishlarining iqtisodiy samaradorligi" tushunchasi tor ma'noda qo'llaniladi, chunki u boshqaruv faoliyatini optimallashtirish va ratsionalizatsiya qilish natijasida moddiy ishlab chiqarishni boshqarish sohasida olingan tirik va moddiylashtirilgan mehnatni tejashni anglatadi. Ma'muriy apparat ishchilarining mehnat samaradorligini baholash mezoni shuningdek, samaradorlik ko'rsatkichlari yo'qligi sababli asosan sifat ko'rsatkichlari bilan belgilanadigan ijtimoiy samaradorlik hisoblanadi.

Boshqaruv mehnatining iqtisodiy samaradorligi mezoni boshqaruv apparati mehnat samaradorligini miqdoriy ravishda o'lchash imkonini beradi, shuning uchun u eng katta

amaliy qo'llanmani topdi. Boshqaruv xodimlarining mehnat samaradorligini aniqlash uchun baholash amalga oshiriladigan mezon va ko'rsatkichlarni belgilash kerak. Gender mezonlari boshqaruv faoliyati natijalarining eng umumiy miqdor xususiyatlarini tushunadi. Boshqaruv apparatlarining individual natijalari boshqaruv ishlarining ko'rsatkichlari hisoblanadi. Ular mezonga bo'ysunadi va uni aniqlash uchun asos bo'ladi. Shunday qilib, mehnat ko'rsatkichlari to'plami va baholash mezonini ifodalaydi.

Boshqaruv mehnatining iqtisodiy samaradorligini aniqlash uchun turli xil usullar qo'llaniladi: korxonalar, tashkilot ko'rsatkichlariga ko'ra boshqaruv xodimlarining ishlashi; uzatilayotgan ma'lumotlarning hajmi jihatidan; qabul qilinadigan qarorlarning sifati va tezligi, boshqaruv bo'linmalarining funktsiyalarini bajarishda. Menejment sohasidagi mehnatni tavsiflovchi ko'rsatkichlar quyidagilardan iborat: boshqaruv ma'lumotlarini qayta ishlash murakkabligining pasayishi; boshqaruv xodimlarining qisqarishi, ma'lumotlarga ishlov berish vaqti; mehnatni tashkil qilishni takomillashtirish, boshqaruv sohasida mehnat talab qiladigan operatsiyalarni avtomatlashtirish va avtomatlashtirish orqali boshqaruv xodimlarining ish vaqtidagi yo'qotishlarni kamaytirish.²⁶

Bular miqdoriy ko'rsatkichlardir. Boshqaruv xodimlarining malakasini oshirish, ish sifati, mehnat sharoitlarini yaxshilash, boshqaruv qarorlarining puxtaligi, boshqaruv madaniyati va boshqaralar kabi menejment sohasidagi ko'rsatkichlar umuman o'lchanmaydi yoki to'liq o'lchanmaydi.

Boshqaruv mehnatining ishlab chiqarishga ta'siri sohasida quyidagi ko'rsatkichlar miqdoriy ravishda o'lchanadi: foydaning o'sishi, sotish hajmining ko'payishi, mehnat unumdorligining o'sishi, kapitalning intensivligining pasayishi, kapital unumdorligining o'sishi, aylanma mablag'larning aylanishini tezlashtirish, ishlab chiqarish rentabelligining oshishi, noishlab chiqarish xarajatlarining kamayishi, mahsulotlarning ishchi kuchi kamayishi, hajmlarning pasayishi davom etayotgan ishlar, ishlab chiqarish xarajatlarini kamaytirish, ish haqini tejash, terlashni kamaytirish Ish vaqtini yo'qotish, ishlab chiqarish madaniyatini oshirish, tashkiliy ish darajasini oshirish, mehnat sharoitlarini yaxshilash,

²⁶ Filip Kotler. K.L.Keller "Marketing, menejment" o'quv qo'llanma London, 1997 y.

mahsulot sifatini yaxshilash, ishlab chiqarish xodimlarining malakasini oshirish, ishlab chiqarish uskunalarning texnik darajasini oshirish.

Savollar:

1. Debitorlik qarzlari nima?
2. Kreditorlik qarzlari nima?
3. Debitorlik va kreditorlik qarzlarning shartli aylanish koeffitsiyenti va aylanish davrini hisoblashda qaysi ko'rsatkichlar rol o'ynaydi?
4. Debitor qarzlarni boshqarishning mohiyati nimadan iborat?
5. Debitorlik va kreditorlik qarzlarni kamaytirish yo'llari?

Test:

1. Korxonaning aylanmasidan chiqib qolgan va boshqa jismoniy hamda yuridik shaslarda turgan mablag'lari bu...?
 - a) debitorlik qarzi
 - b) kreditorlik qarzi
 - c) lizing
 - d) ijara
2. Yil kalendar davrining taqsimi bo'yicha kreditorlik majburiyatlarining qanday shakllarini belgilash mumkin?
 - a) 1 oygacha bo'lgan majburiyatlar
 - b) 1 oydan 2 oygachabo'lgan majburiyatlar
 - c) oydan 6 oygachabo'lganmajburiyatlar
 - d) barcha javoblar to'g'ri.
3. Debitorlik qarzlarning holatini yaxshilashning qanday asosiy yo'llari mavjud?
 - a) zarur mahsulotni yetkazib berish va harid qilish shartnomalarini o'z vaqtida va to'g'ri tuzish
 - b) hisob-kitob va to'lov hujjatlarini o'z vaqtida to'g'ri rasmiylashtirish
 - c) mahsulot yetkazib beruvchilar va xaridorlarning moliyaviy ahvolini o'rganish
 - d) barcha javob to'g'ri

4. Debitorlikqarzlarnitashkilotlarga sotib yuborish nimadebataladi?

- a) faktoring operatsiyasi
- b) kliring operatsiyasi
- c) listing operatsiyasi
- d) to'g'ri javob yo'q

5. Debitorqarzmajburiyatini faktor vositachigao'tkazayotgansubjektning qarzu ndiris

htavakkalchiliginikamaytirish maqsadidatuziladigan shartnoma...

- a) faktoring
- b) kliring
- c) franchayzing
- d) to'g'ri javob yo'q

6. Ishlab chiqarish jarayoniningizdan chiqishi yoki to'xtab qolishi xavfi; moddiy resurslar bo'yicha ta'minotdagi uzulishlarning xavfi; texnologik asbob-uskunalarining jismoniy va ma'naviy eskirishi, ishdan chiqishi va buzilish xavfi qanday tavakkalchilik turiga kiradi?

- a) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik
- b) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik
- c) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
- d) moliyaviy faoliyatga oid tavakkalchilik

7. Bino-inshootlarning yemirilishi, cho'kishi va qulashi bilan bo'g'liq xavflar; sifatsiz xom ashyo oqibatida yaroqsiz mahsulot ishlab chiqarish xavfi; mehnat xavfsizligiga rioya etmaslik oqibatida xodimlarning jarohat olishi xavfi va boshqalar qanday tavakkalchilik turiga kiradi?

- a) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik
- b) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik
- c) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
- d) moliyaviy faoliyatga oid tavakkalchilik

8. Transport vositalarida yuklarni tashish jarayonida ro'y berishi mumkin bo'lgan yo'qotishlar va nobudgarchiliklar qanday tavakkalchilik turiga kiradi?

- a) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik

- b) tijorat faoliyatiga oid tavakkalchilik
- c) moliyaviy faoliyatga oid tavakkalchilik
- d) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik

9. Qaysi modelni tuzishda Bernulli jarayonidan foydalanilgan?

- a) V.V.Kovalyov modeli
- b) M.Miller
- c) D.Orr
- d) b va c javoblar to'g'ri

10. Moliyaviy faoliyat bu...?

a) bu faoliyat korxonaning o'z kapitalining va qarzlarning hajmida va tuzilishida o'zgarishlar sodir bo'ladi.

b) bu pul ekvivalentlariga kirmaydigan uzoq muddatli aktivlarni va boshqa investitsiyalarni sotib olish va sotish, to'lanadigan kreditlarning berilishi va olinishi

c) yuridik shaxsning daromad olish yuzasidan asosiy faoliyati va investitsiya va moliyaviy faoliyatiga mansub bo'lmagan boshqa faoliyatdir

d) to'g'ri javob yo'q.

7.2. Temir yo'l transportida korporativ boshqaruv

1. Korporativboshqaruv tushunchasi va tamoyillari.
2. Korporativ boshqaruvning metodlari.
3. Korporativ boshqaruvning tashkiliy tuzilmalari.
4. Xorijiy korporativ boshqaruv tajribasi.
5. Temir yo'lda korporativ boshqaruv tuzilishi.

Temir yo'l kompaniyasining strategik rivojlanishini ta'minlovchi muhim element, boshqaruv qarorlarini qabul qilish usullarining o'zaro bog'liq kompleksini ifodalovchi korporativ boshqaruv, iqtisodiy faoliyatni tashkil etish shakllari, aksiyadorlik jamiyatining ichki tuzilishi, ishlab chiqarish moliyaviy jarayonlarini srtategik va tezkor boshqarish. Rivojlangan bozor iqtisodiyotiga xos bo'lgan korporativ boshqaruv va

korporativ boshqaruvning korporativ shakli O'zbekiston uchun nisbatan yangi bo'lib, shakllanish bosqichida turibdi.

Korporativ boshqaruv-bu professional bozor sharoitida korporatsiya(kompaniya) faoliyatini boshqaradi, aksiyadorlik jamiyatining tamoyillariga asoslangan va resurslardan oqilon foydalanish orqali faoliyat maqsadlariga erishish va foyda olishiga qaratiladi.

Korporativ boshqaruvning maqsadi aksionerlik jamiyatining barcha faoliyatidan amaldagi qonunchilik doirasida eng katta foyda olishdir, bunda barcha manfaatdor shaxslarning manfaatlari balansiga amal qiladi.

Korporativ boshqaruv maqsadini ro'yobga chiqarish mazkur boshqaruv tizimining asosiy elementlari bo'lib, ular aksiyadorlik jamiyati faoliyati bilan shug'ullanuvchi shaxslarning o'zaro hamkorligining huquqiy, tashkiliy va boshqa mexanizmlarini hamda ular orqali o'z manfaatlarini ifoda etish usullarini o'z ichiga oladi. Temir yo'l transporti faoliyatida boshqaruvni amalga oshirish uchun davlat prezidentining qonunlari, farmonlari, vazirlar mahkamisining qarorlari, aksiyadorlik jamiyati va qimmatli qog'ozlar bozorini tartibga soluvchi idoraviy normativ hujjatlar shakllanadigan tegishli normativ-huquqiy asos bo'lishi kerak. Ular aksiyadorlik jamiyatining boshqaruv tuzilmasini boshqarish organlarining huquq va majburiyatlari va boshqalarni belgilaydi. Normativ-huquqiy bazaning ichki hujjatlari-aksiyadorlik jamiyatining nizomi, boshqaruv organlari to'g'risidagi nizom va boshqalar bilan bir qatorda banklar, birjalar tomonidan belgilanadigan qoidalar va talablar kabi tashqi hujjatlar bilan to'ldiriladi. Qo'shimcha hujjatlarning har ikkala turi ham muhimdir, chunki ular qonun bilan tartibga solinmagan majburiyatlar va munosabatlar bilan belgilanadi.

22.2 Korporativ boshqaruvning metodlari

Korporativ boshqaruv muammolarini hal qilish turli usullar yordamida amalga oshiriladi. Usullar (boshqaruv texnologiyasi) quyidagilarni o'z ichiga oladi:

korporatsiya samarali rivojlanishini ta'minlash uchun boshqaruv muammolarini hal qilish qoidalari va protseduralari (vositalari) tizimi;

kompaniyaning maqsadlariga erishish uchun boshqariladigan obyektga ta'sir qilish usullari va usullar to'plami;

boshqaruv usullari orqali boshqaruv faoliyatining asosiy mazmuni amalga oshiriladi. kontent- bu ta'sir usullari va usullarining o'ziga xosligi.

Boshqaruv usullarining yo'nalishi boshqaruv tizimiga(xodimga, bo'limga, bo'linishga, kompaniyaga) qaratilgan.

Boshqaruv amaliyotida, odatda, bir vaqtning o'zida turli usullarni va ularning kombinatsiyalarini qo'llash mumkin. Iqtisodiy adabiyotda boshqaruv usullarining mazmuni, ta'sir obyekti va tasniflashning yagona talqini yoq. Boshqaruv usullarining ko'pligi va ularni tasniflashning turli yondashuvlari muayyan boshqaruv muammolarini hal qilishda yanada samarali bo'lganlarni tanlash vazifasini murakkablashtiradi.

Ba'zi mualliflar boshqaruv usullarini ularning mazmuniga, yo'nalishiga va tashkiliy shakliga qarab tasniflashadi, bu aslida boshqariladigan tizimga ma'muriy, iqtisodiy va ijtimoiy ta'sir ko'rsatadi.

Biroq, barcha boshqaruv usullari bir-birini to'ldiradi, doimiy dinamik muvozanatda bo'ladi.

Quyidagi usullar mavjud:

-iqtisodiy, iqtisodiy rag'batlardan kelib chiqqan;

-to'g'ridan-to'g'ri direktiv ko'rsatmalariga asoslangan tashkiliy-ma'muriy;

-ijtimoiy-psixologik, xodimlarning ijtimoiy faolligini oshirish uchun foydalanadigan.

Iqtisodiy boshqaruv usullari- ijrochilarga xarajatlar va natijalarni aniq o'lchash (moddiy rag'batlantirish va sanksiyalar, moliyalashtirish va kreditlash, ish haqi, xarajat, daromad, narx) orqali ta'sir o'tkazish xarajatlari va natijalari. Iqtisodiyotni boshqarish va liberallashtirishning bozor sharoitlarida iqtisodiy usullar ustuvor ahamiyat kasb etadi.

Iqtisodiy usullar xo'jalik yurituvchi subyektlarning nisbatan mustaqilligi bo'lgan transport texnologiyasining hududiy va tarmoq boshqaruvini hisobga olgan holda amalga oshiriladi. iqtisodiy usullar har bir xodim, jamoa va davlatning manfaatlarini bajarishga asoslangan. Iqtisodiy usullar har bir xodim, jamoa va davlatning manfaatlarini bajarishga asoslangan. Ushbu usullar transportni rejalashtirish va prognozlash, resurslarni ta'minlash, kreditlash, moliyalashtirish, narxlash, buxgalteriya hisobi, nazorat qilish va shartnoma majburiyatlarini bajarish tahlili, marketing, temir yo'llarda asosiy va yordamchi faoliyatni tijoratlashtirish, xizmatlar bozorida.

Tashkiliy va ma'muriy boshqaruv usullari to'g'ridan-to'g'ri ta'sir qilish usullari bo'lib, ular direktiv, majburiy xususiyatiga ega. Ular intizom, mas'uliyat, kuch, majburiyatga asoslangan. Tashkiliy usullar quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- tashkiliy loyihalash;
- tashkiliy tartibga solish;
- tashkiliy me'yorlash.

Ma'muriy usullarda aniq ijrochilar va ijro muddatlari ko'rsatiladi. Ma'muriy usullar quyidagi shaklda amalga oshiriladi:

- 1) Buyurtma
- 2) Qarorlar
- 3) Buyurtma
- 4) Brifinglar
- 5) Jamoalar
- 6) Tavsiyalar

Tashkiliy usullar odatiy holatlarga asoslangan, ma'muriy holatlar esa asosan, muayyan vaziyatlarga bog'liq. Odatda ma'muriy usullar tashkiliy jihatdan asoslangan bo'ladi. Tashkiliy reglamentning mohiyati tashkiliy faoliyatning mazmuni va tartibini (kompaniya to'g'risidagi nizom, kompaniya nizomi, firma ichidagi standartlar, qoidalar, ko'rsatmalar, rejalashtirish qoidalari, buxgalteriya hisobi va boshqalarni) bajarish va aniqlash uchun majburiy bo'lgan qoidalarni belgilashdan iborat.

Tashkiliy tartibga solish, harakat tartibini ijro etish normalari va me'yorlarini, kompaniya faoliyati davomida resurslarni sarflashni va boshqalarni o'z ichiga oladi.

Umuman olganda, tashkiliy-ma'muriy usullar tizimi hayot tarzini ikki xil raqamli elementlarning kombinatsiyasi sifatida taqdim etishi mumkin:

- 1) boshqaruv tuzilmasiga ta'sir qilish (boshqaruv tizimida faoliyatni tartibga solish va boshqaruv tizimida me'yorlashtirish)
- 2) boshqaruv jarayoniga ta'siri (boshqaruv qarorlarini tayyorlash, qabul qilish, tashkil etish, amalga oshirish va nazorat qilish)

Boshqaruv tuzilmasiga tashkiliy ta'sir ko'p hollarda tashkiliy tartibga solish, tartibga solish, tashkiliy-metodik ko'rsatmalar va dizayn orqali amalga oshiriladi.

Boshqaruvning ijtimoiy-psixologik usullari. Boshqaruv jarayoning ishtrokchilari odamlar bo'lgani uchun, ijtimoiy munosabatlar va ularning tegishli boshqaruv usullarini aks ettirish muhim va boshqa boshqaruv usullari bilan chambarchas bog'liq. Ijtimoiy-psixologik usullar-mehnat guruhlarida yuzga keladigan shaxsiy munosabatlar va aloqalarga, shuningdek, ularda yuzga keladigan ijtimoiy jarayonlarga ta'sir ko'rsatishning o'ziga xos usullari to'plami. Ular mehnat uchun ma'naviy rag'batlantirishni amalga oshirishga, ma'muriy topshiriqni ongli qarzga aylantirish uchunpsixologik metodlar yordamida naqd pulga, insonning ichki ehtiyojiga asoslangan. Bunga shaxsiy xarakterga ega bo'lgan usullar orqali erishiladi(shaxsiy misol, hokimiyat va boshqalar). Asosiy ijtimoiy-psixologik usullar quyidagilardir:

- ❖ ijrochilarni rag'batlantirish;
- ❖ ijtimoiy rejalashtirish;
- ❖ shaxslararo va guruhlararo munosabatlarni tartibga solish;
- ❖ jamoada axloqiy muhitni yaratish va saqlash.²⁷

Ijtimoiy-psixologik boshqaruv metodlari jamoaning boshida boshqaruvning turli jihatlaridan qanday foydalanishni biladigan yetarlicha moslashuvchan odamlar bo'lishini talab qiladi. Bu yo'nalishdagi rahbar faoliyatining muvaffaqiyati, sog'lom shaxslararo munosabatlarni shakllantiradigan ijtimoiy-psixologik ta'sir shakllarini qanchalik to'g'ri qo'llashiga bog'liq. Bunday ta'sirning asosiy shakllari quyidagilardir: mehnat jamoalarining ijtimoiy rivojlanishini rejalashtirish, shaxsni tarbiyalash va shakllantirish usuli, iqtisodiy raqobat, tanqid va o'z-o'zini tanqid qilish boshqaruv usuli sifatida faoliyat yuritadigan doimiy ishlab chiqarish uchrashuvlari va boshqaruvda ishchilarning ishtroki.

Menejmentning muayyan vazifasini hal qilishning o'ziga xos usulini tanlash kompaniyaning boshqaruv uslubi bilan qabul qilingan boshqaruv qarorining tabiatiga, shuningdek, kommunikatsiya tarmoqlari va axborot ta'minoti tuzilmasiga muvofiq amalga oshiriladi.

22.3 Korporativboshqaruvningtashkiliytuzilmalari

²⁷ Versxinin E.E. Boshqaruv: o'quv qo'llanma. - M.: INFRA-M, 2006 yil.

Kompaniyaning tashkiliy tuzilmasi biznes jarayonlarini ishlab chiqaradigan tarkibiy bo'linmalarning bo'ysunishi va aloqasi (mas'uliyat va vakolatlarni taqsimlash) ierarxiyasidir; uning faoliyatini boshqarish uchun mehnatni taqsimlash shakli.

Nazorat yo'nalishi tuzilishi ikkiga bo'linadi ya'ni vertikal va gorizontal.

Boshqaruv aloqasi alohida funktsiyani, uning bir qismini yoki bir nechta boshqaruv funktsiyalarini bajaradigan mustaqil tarkibiy bo'linma hisoblanadi. Aloqa tushunchasi ham rahbarlarni o'z ichiga oladi.

Boshqaruv bosqichi - boshqaruv ierarxiyasining muayyan gorizontal darajasida (qavatida) birlikning birligi yoki bog'lanishlar to'plami.

Boshqaruv aloqalari gorizontal va vertikal bo'linmalarga bo'linadigan aloqalar (munosabatlar) tufayli qo'llab-quvvatlanadi. Gorizontal aloqalar uyg'unlashuv xususiyatiga ega va odatda bitta darajalidir. Ularning asosiy maqsadi, yuzaga keladigan muammolarni hal qilishda kompaniya tabriklarining eng samarali hamkorligini rag'batlantirishdir. Vertikal aloqalar (subordinatsiya, ierarxik) – bu yetakchilik va bo'ysunishning aloqalaridir. Ularga bo'lgan ehtiyoj ierarxik boshqaruvda, ya'ni boshqaruvning bir necha darajalari mavjud bo'lganda paydo bo'ladi.

Bundan tashqari, nazorat tuzilmasidagi aloqalar lineer va funktsional bo'lishi mumkin. Lineer aloqalar, ya'ni funktsiyalarning barcha doiralarida bo'ysunish aloqalari subordinatlarga bevosita rahbarlik qilishni ta'minlaydi.

Funktsional aloqalar, ya'ni boshqaruvning muayyan funktsiyasini amalga oshirish doirasida bo'ysunish aloqalari maslahat va tavsiyanomalar olib borishdir.

Zamonaviy korporatsiyalarning tashkiliy tuzilmasi va funktsiyalari javob berishi kerak bo'lgan eng muhim prinsiplar quyidagilardir:

- korporatsiya rivojlanishining umumiy maqsadiga muvofiqligi;
- tuzilishi va funktsiyalarning moslashuvchanligi, ya'ni kompaniyaning faoliyat shartlariga va yuklanishiga qarab, yangi vazifalar va ularni hal qilish shartlariga samarali moslashish qobiliyati;
- korporatsiya yakuniy texnik – iqtisodiy ko'rsatkichlariga samarali ta'sir ko'rsatish imkoniyati;

- korporatsiya rahbariyatini markazlashtirishning optimal darajasini ta'minlash, qoida tariqasida, birinchi rahbar tomonidan yopilgan aloqalar sonining pasayishi va ikkinchi rahbarlar funksiyasining aniq taqsimlanishi;

- shaxsiy javobgarlik tizimini yaratish: har bir funksiyani amalga oshirish uchun bitta mas'ul shaxs belgilanadi ya'ni bu uni amalga oshiruvchi shaxs hisoblanadi. G'arbda ushbu umumiy pozitsiyani hisobga olgan holda, kompaniya xodimlarining soni hisoblab chiqiladi. Bunday tizim standart qarorlar qabul qilish, markazlashtirilmagan bir sxema bilan kompaniya rahbariyatini markazlashtirishning yuqori darajadagi birikmasini beradi;

- standart nazorat tuzilishi darajasini ta'minlash kerak;

- barcha tarkibiy darajalarda vertikal va gorizontal pozitsiyalarni birlashtirilishini ta'minlash. Ushbu tamoyil funksional jihatdan yaqin birliklar o'rtasida yaxshi hamkorlik qilishni maqsad qiladi.

- tashkiliy tuzilmaning moslashuvchanligi va samaradorligini oshirish uchun korporatsiya tashqarisida katta xarajatlar va yuqori malakali kadrlarni talab qiladigan vazifalarni qisman amalga oshirish mumkin, jumladan:

- marketing tadqiqotlari;
- soliqni rejalashtirish faoliyati;
- mulkni boshqarish;
- investitsiya loyihalarining biznes-rejalarini ishlab chiqish.

22.4 Xorijiy korporativ boshqaruv tajribasi

Bugungi kunda jahon amaliyotida temir yo'llarni boshqarishning 3 asosiy modellar mavjud: AQSH, Buyuk Britniya va Yevropa qit'alari mamlakatlari temir yo'llarining tashkiliy tuzilmasi. Ular tegishli davlatlarda korporativ boshqaruv modellarining tamoyillari va sosiy qoidalariga , shuningdek, ushbu mamlakatlarda amalga oshirilayotgan xususiylashtirish modellariga asoslanadi. (Jadval 1)

Jadval 1

Temir yo'llarini tashkiliy tuzilmalari

| AQSH | Velikobritaniya | Yevropa qit'asining mamlakatlari |
|--------------------------------|---|---|
| Vertikal integratsiya | Operatsion funksiyalarni infratuzilmadan ajratish | Vertikal integratsiyadan operatsion funksiyalarni ajratishga bosqichma-bosqich o'tish |
| Infratuzilmaga xususiy mulk | Davlat tomonidan infratuzilmani nazorat qilish (Network Rail ma'muriyati) | Infratuzilmaga davlat mulki |
| Davlat yo'lovchi kompaniyalari | Xususiy kompaniyalar – franchayzlar doirasida yo'lovchi tashishni amalga oshiruvchi operatorlar | Uzoq muddatli xabarlarda davlat yo'lovchi kompaniyalari, ayrim mintaqaviy xabarlarga franchayzlar |
| Xususiy yuk operatorlari | Xususiy yuk operatorlari | Xususiy/davlat yuk kompaniyalari |

Shimoliy Amerika qit'asida temir yo'llar qurilishidan buyon xususiy hisoblanadi. Temir yo'l infratuzilmasining taxminan 90%i vertikal integratsiyalangan yuk kompaniyalari tomonidan boshqariladi.

Shimoliy Amerika modelining o'ziga xos xususiyati shundaki, AQSH temir yo'llari faqat yuk tashish bilan shug'ullanadi va yo'lovchi tashish Amtrak korporatsiyasi tomonidan amalga oshiriladi. AQSHda temir yo'l yo'lovchi tashish hajmi juda kam, ular foydasiz va "Amtrak" korporatsiyasi davlat tomonidan tugatiladi. Kichik kompaniyalarning birlashishi va sotib olinishi natijasida korxonalarini yanada kengaytirish jarayoni Shimoliy Amerikaning temir yo'llarida xarakterli tendentsiyadir. Temir yo'llarning kengayishi boshqa transport vositalariga qarshi raqobatdagi mavqegini oshirishga yordam beradi, chunki u ishda takrorlanishlarni bartaraf etadi.

G'arbiy Yevropa mamlakatlarining temir yo'llari operatsion ishning tabiati va hajmi jihatidan sezilarli darajada farq qiladi. Biroq, ularning barchasi ko'p yillar davomida to'plangan davlat oldida katta qarzar bilan birlashmoqda va ular hozirgi kunda davlat va jamiyat bilan o'zaro munosabatlarini o'zgartirishga, moliyaviy ahvolni yaxshilashga qaratilgan tashkiliy-ma'muriy islohotlar davrini boshdan kechirmoqda.

Tashkiliy va ma'muriy islohotlar davriga dosh beradi, bu ularning davlat va jamiyat o'rtasidagi o'zaro munosabatlari ziddiyatidan kelib chiqadi. Moliyaviy ahvoli yaxshilandi. Yevropa mamlakatlari hukumatlari umuman transport infratuzilmasining yo'qligi va sariq yo'llarni saqlash va ta'mirlash bo'yicha qarorlar uchun javobgardir. Islohotlar, bir tomondan, temir yo'l kompaniyalari, ilgari davlatga qarashli bo'lgan tashkilotlar bilan hech qanday tijorat aloqasi bo'lmagan va davlat bilan yangi munosabatlarga ega bo'lgan texnik munosabatlarning huquqiy holatini o'zgartirishga olib keladi, boshqa tomondan esa yo'lovchi va yuk tashish sohasida tadbirkorlik tuzilmalarini yaratishga olib keladi. Metamorfozning turli xil usullari qo'llaniladi. Ba'zi davlatlar (Germaniya, Frantsiya, Ispaniya va Niderlandiya) yagona temir yo'l tuzilmasini 100 foiz aksiyalarga ega bo'lgan va davlat egaligiga ega bo'lgan aksiyadorlik jamiyatini fuqaroliksiz kredit berish orqali moliyaviy holatlarini to'ldirish yo'li bilan saqlab qolish yo'lidan borishdi. Lrutne (11veshii, Finlyandiya) infratuzilma va ish faoliyatini ikkiga bo'lishdi, ikkita mustaqil kompaniya aqliga keldi. Paranormal qayta tashkil etish varianti Buyuk Britaniyada amalga oshirildi. Kimga 1994 yilda Buyuk Britaniyaning temir yo'llari hukumatning to'liq nazorati ostida yagona, vertikal bo'lmagan integratsiyalashgan korxonalar ("British Rail") sifatida faoliyat ko'rsatdi. Britaniya temir yo'lining tuzilmasi juda tarvaqaylab qo'yilgan edi, ammo u raqobat uchun keng imkoniyatlar va katta kapital uchun joy bermadi: barcha Pugues-ning ishlatilishi. ekspluatatsiya, yuk va yo'lovchilar tashish xizmatlarini ko'rsatish, yangi temir yo'l liniyalari qurilishi va hatto yordamchi yordam ham davlatning qo'lida edi. Temir yo'llar faoliyatining qoniqarsiz moliyaviy ahvoli, ularning yomonlashishi va yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish tizimidan norozilik Britaniya hukumatini temir yo'l sanoatini tarkibiy qayta qurish ishlariga undadi. Birlashgan Qirollikda temir yo'llarni isloh qilish soxta ayblovlar asosida amalga oshiriladi.

- "Cal hack" kompaniyasini yaratish orqali temir yo'lni saralashdan ajratish va keyinchalik uni xususiylashtirish;

- passajir transportlarining arzon tuzilmasi egalari

- lizing kompaniyalari sotuvi;

- yuk tashish bilan shug'ullanadigan kompaniyalar soni;

- temir yo'l sohasidagi boshqa kompaniyalarning savdosi.²⁸

Shunday qilib, xorijiy temir yo'llarni boshqarish tajribasi temir yo'llarni faoliyat turlari bo'yicha ajratish temir yo'l transportini boshqarishning eng yaxshi shakli ekanligini aniq tasdiqlamaydi, shuning uchun boshqaruvning umumiy tavsiflangan modeli yo'q. Har bir davlat texnik va ekonomik rivojlanish, milliy darajalarga qarab o'z takrorlanishini topadi.

22.5 Temir yo'lda korporativ boshqaruv tuzilishi.

O'zbekiston temir yo'llari hozirda vertikal ravishda integratsiyalashgan monopoliya bo'lib, unga beshta mintaqaviy temir yo'l uzeli, tarkibiy bo'linma va ikkita filial kiradi. Yuk va yengil avtoulovlar, sovutilgan va konteyner uskunalarini ta'mirlash, yo'lovchi tashish korxonalari aksiyadorlik jamiyatlariga aylantirildi. 10 dan ortiq iste'mol tovarlari ishlab chiqarish kompaniya tarkibidan chiqarildi. Hammasi bo'lib, 130 dan ortiq obyektlar davlat tasarrufidan chiqarilib, xususiylashtirildi. O'zbekiston Respublikasi, shu jumladan temir yo'l transporti, ijtimoiy yo'naltirilgan bozor iqtisodiyotini yaratishga qaratilgan chuqur va keng miqyosli iqtisodiy islohotlarni amalga oshirmoqda. Temir yo'l transporti sohasidagi islohotlar "O'zbekiston temir yo'llari" AJ faoliyati samaradorligini oshirishga, transport xizmatlari bozorida raqobatdoshlikni ta'minlashga qaratilgan.

Temir yo'l transportining o'ziga xos jihatlari, sanoatning o'ziga xos xususiyatlaridan kelib chiqqan holda tashkiliy masalalarning tarkibiy o'zgartirilishi. Bir qator qarorlar talab qilinadi, bu, birinchi navbatda, barcha tabiiy monopoliyalar kabi, iqtisodiy faoliyat va davlat tomonidan tartibga solish funktsiyalarini bitta tarmoq organida birlashtirishda namoyon bo'ladi, bu sohada bozor munosabatlarining rivojlanishiga to'sqinlik qiladi va raqobat muhitini shakllantirishga to'sqinlik qiladi. Natijada shakllangan aksiyadorlik jamiyatlarida, masalan, yuk vagonlarini ta'mirlash segmentida hali ham raqobat muhiti

²⁸ Financial management: theory and practice. Eugene F. Brigham, Michael C. Ehrhardt. South – Western, 2014.

yaratilmagan. Lokomotiv depolarining temir yo'l kompaniyasi infratuzilmasiga kiritilishi, hatto raqobatdosh temir yo'l kompaniyasining paydo bo'lishini nazariy jihatdan ham imkon bermaydi, chunki bu sohaning infratuzilmasi to'liq davlatga tegishli.

Tadbirkorlar AJ korxonalari uchun raqobat yaratishi mumkin bo'lgan xizmatlar bozoriga bepul kirish imkoniyatiga ega emaslar. Tarkibiy muammolar ham saqlanib qolmoqda. Bugungi kunda kompaniya tashqi raqobatdan himoyalangan nodavlat korxonalarni ham o'z ichiga oladi. Islohotlarning rivojlanishiga yo'lovchilar tashishni subsidiyalash va "O'zjeldorraschet" tizimi orqali markazlashtirilgan aholi punktlarining mavjudligi to'sqinlik qilmoqda. Bundan tashqari, xarajatlarni qoplashni ta'minlamaydigan yo'lovchilar tashish uchun narxlarni belgilash tartibi muqobil korxonalarni yaratishga yordam bermaydi. Yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishda xususiy sektorni jalb qilgan holda, yo'lovchilar poezdlariga joylarni band qilish va joylarni ajratishda muammolar mavjud. Raqobatchilar yo'qligi sababli ustun mavqeni egallab turgan "O'ztemiryo'llovchi" OAJda chiptalarni sotish agentligi komissiya to'lovlari miqdorini belgilaydi va qandaydir muqobil mavzularni tashkillashtirishga bo'lgan barcha urinishlar tabiiy ravishda barbod bo'ladi.

Salbiy tendentsiyalarni bartaraf etish uchun xususiy sektorni yo'lovchilar tashish xizmatlariga faol jalb qilish, shuningdek temir yo'l transportining o'ziga xos xususiyatlari va ish sharoitlarini hisobga olgan holda institutsional o'zgarishlarni chuqurlashtirish zarur. Soha faoliyatini takomillashtirish va raqobat muhitini yaratish uchun mahalliy joylarda yo'lovchilar tashish tariflarini erkinlashtirishning printsiplari va mexanizmlarini ishlab chiqish taklif etiladi: achinadigan va yuqori sifatli xizmat ko'rsatishga qodir bo'lgan tadbirkorlar uchun transport tariflarini indeksatsiya qilmaslik.

Tartibga solish va boshqarish funksiyalarini ajratish yuklar va yo'lovchilarni tashish sohasida raqobatdosh munosabatlarni rivojlantirish va yangi tashuvchilarning tarmoq infratuzilmasiga teng ravishda kirishini ta'minlash uchun zarur shartlardan biri bo'lib, asosiy vositalar uchun barcha vositalar va uskunalar bilan jihozlangan temir yo'l liniyasi, poezdlar harakatini boshqarish uchun texnik va axborot tizimlari. O'zbekistonda temir yo'l transporti sohasini rivojlantirish va raqobat muhitini yaratish uchun quyidagilar taklif etiladi: tuzilmani faoliyat turiga qarab transport va infratuzilma bilan

shug'ullanadiganlarga ajratish, ularning ta'minlanishini ta'minlash; alternativ tashkilotlarda temir yo'l infratuzilmasiga kamsitishsiz kirish; raqobat muhitini yaratish va xususiy sektorni jalb qilish uchun shart-sharoitlar yaratish bilan chiptalarni sotish agentligini "O'ztemiryo'llovchisi" OAJni tashkil qilishdan ajratish.

Ushbu chora-tadbirlar natijasida "Tabiiy monopoliyalar to'g'risida" gi qonunga tuzatish kiritildi, unga muvofiq infratuzilishga kirishni davlat tomonidan tartibga solishda temir yo'l transporti tabiiy monopoliyalar qatoridan chiqariladi. "O'zbekiston temir yo'llari" AJ tomonidan qabul qilingan Taraqqiyot konsepsiyasi temir yo'l boshqaruvini takomillashtirishning asosiy yo'nalishlarini belgilaydi va "O'zbekiston temir yo'llari" AJ tarkibini qayta tuzishda quyidagi shartlarga rioya qilinishi kerakligini ta'kidlaydi: **oo-milv** sanoatni boshqarishni qo'llab-quvvatlash va uning temir yo'l bilan yaqin aloqasi. Markaziy Osiyo va umuman MDH tarmog'i ish xavfsizligini ta'minlash, atom KOFFS odamlar salomatligi va hayoti, shuningdek moddiy boyliklar va tashilayotgan tovarlar saqlanishini ta'minlash; iqtisodiy makon yaxlitligini ta'minlash, mamlakat mintaqalarining transport bo'linishini oldini olish; davlat ehtiyojlari uchun transportni amalga oshirish zarurati; bosqichli tarkibiy o'zgarishlar.

Konsepsiyada temir yo'l kompaniyasini qayta qurish amalga oshiriladigan ikkita asosiy yo'nalish ko'rsatilgan. Birinchidan, g'ayritabiiy monopoliya bilan bog'liq va davlat tomonidan tartibga solinadigan ishlab chiqarish va texnologiya markazini ajratish. Ikkinchi yo'nalish shundan iboratki, bir vaqtning o'zida tijorat (raqobatbardosh) faoliyat sohasi yaratiladi. Bu shuni anglatadiki, "O'zbekiston temir yo'llari" dan tashqari, ushbu faoliyatni amalga oshirish uchun litsenziyaga ega bo'lgan temir yo'l infratuzilmasidan teng foydalanish huquqiga ega bo'lgan boshqa yuridik shaxslarga tegishli yuk va ekspeditorlik kompaniyalari ham faoliyat ko'rsatishi mumkin.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2001 yil 2 martdagi PF-2815-sonli "Temir yo'l transportini monopoliyadan chiqarish va aksiyalashtirish chora-tadbirlari to'g'risida" gi qarori bilan temir yo'l sohasidagi iqtisodiy islohotlarni chuqurlashtirishning ustuvor yo'nalishlari belgilandi:

- temir yo'l transporti xizmatlari bozorida monopoliyadan chiqarish va raqobat muhitini yaratish bo'yicha chora-tadbirlarni izchil amalga oshirish;

- yo'lovchilarni tashish, harakatdagi tarkibni, muzlatgich va konteyner obyektlarini ta'mirlash korxonalarini bosqichma-bosqich aktsiyalashtirish;
- ijtimoiy infratuzilma obyektlari, yuk va yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish, ta'mirlash va qurilish va ta'minot tashkilotlarini tezkor ravishda davlat tasarrufidan chiqarish va xususiylashtirish, ularning negizida nodavlat mulk shaklidagi korxonalarni, shu jumladan xususiy korxonalarni tashkil etish;
- menejment tizimiga va transport jarayonining ishtirokchilari o'rtasidagi iqtisodiy munosabatlarga bozor tamoyillari va mexanizmlarini joriy etish;
- temir yo'l kompleksini rekonstruksiya qilish, yangilash va modernizatsiyalashga xorijiy investitsiyalarni keng jalb qilish uchun qulay sharoitlar yaratish;
- temir yo'l transportining rolini kuchaytirish, mamlakat iqtisodiyotining samarali va barqaror ishlashini ta'minlash uchun temir yo'l transporti aloqalarini rivojlantirish.

Shunday qilib, boshqaruvning yangi tizimini ishlab chiqishning asosiy maqsadi sohaning iqtisodiy holatini barqarorlashtirishdan iborat bo'lib, bu ichki va xalqaro temir yo'l transporti bozorida raqobatbardoshlikni va uning faoliyatini yaxshilaydi. Ushbu maqsadga erishish uchun bir qator vazifalar hal qilinmoqda, ularning asosiylari quyidagilar: ishlab chiqarish va tashkiliy-boshqaruv tuzilmalarini qayta tashkil etish va ularni davlat tomonidan qat'iy moliyaviy tartibga solish talablariga muvofiqlashtirish, sifatni oshirish va transport xarajatlarini kamaytirish. Yuqori samarali transport texnologiyalari va texnik vositalardan, logistika, transport, tarqatish va terminal tizimlaridan foydalanish uchun sharoit yaratish; ijtimoiy ahamiyatli temir yo'l transporti xizmatlarini, birinchi navbatda kambag'allar manfaatlarini ko'zlagan holda, davlat tomonidan maqsadli qo'llab-quvvatlash, davlat tomonidan mintaqaviy va mahalliy maqsadli kompleks dasturlarni amalga oshirish orqali O'FAning bozor o'zini o'zi rivojlantirish mexanizmiga o'tish. Temir yo'l transporti samaradorligini oshirishning asosiy zaxirasi tashish hajmi va ularning sifatini oshirish, foydalanish xarajatlarini kamaytirish bilan bog'liq.

Menejmentning yangi tizimida mijozlarga yuqori sifatli tarjima xizmatini ko'rsatish muhim ahamiyatga ega. Temir yo'l sohasi davlatning iqtisodiy va ijtimoiy siyosatining

obyekti sifatida ilmiy asoslangan va puxta ishlab chiqilgan qonunchilik bazasidan manfaatdor:

a) O'zbekistonning transport infratuzilmasida ushbu sohaning markaziy mavqeini hisobga olgan holda temir yo'l transporti korxonalarining huquqiy holati;

b) respublika va mahalliy byudjetlar bilan moliyaviy aloqalar. (ko'pik siyosati, soliqlar, imtiyozlar).

Temir yo'l transportining ishlab chiqarish va tashkiliy-boshqaruv tuzilmalarini takomillashtirish quyidagilarni talab qiladi: boshqaruv xarajatlarini kamaytirish va oraliq aloqalarni bekor qilish orqali takrorlanishni oldini olish maqsadida asosan ikki bo'g'inli tizimga: yangi axborot texnologiyalariga asoslangan transport jarayonlarini boshqarish sifatini oshirish va yuqori sifatli transport xizmatlariga yo'naltirilgan yangi marketing texnologiyalari va ishning marketing prinsiplarini joriy etgan holda transport xizmatiga o'tish tizimiga o'tish; temir yo'l transporti bo'linmalari va boshqa mulkchilik shaklidagi korxonalarni transport xizmatining turli sohalarida birlashtirish; temir yo'llarning O'zbekiston Respublikasi mintaqalari bilan o'zaro aloqalarini muayyan tashkiliy, iqtisodiy va tartibga solish shakllarida mustahkamlash. Temir yo'llarni boshqarish tizimi bevosita tartibga solmasdan amalga oshirilmaydi - ta'sir qilish usullari va usullarining kombinatsiyasimoddiy boyliklarni ishlab chiqaruvchilar va iste'molchilar manfaatlarini himoya qilish, davlat transport siyosatini amalga oshirish, mamlakatning iqtisodiy xavfsizligini va kelajakda uning barqaror rivojlanishini ta'minlash maqsadida ishlab chiqarish va ijtimoiy-iqtisodiy munosabatlar to'g'risida.

Temir yo'l transportini sohaviy boshqarish "davlat tomonidan" tashkil etilishini davlat tomonidan tartibga solish zarurligini tan olib, ushbu tizimga qo'yiladigan ma'lum talablardan kelib chiqish kerak. temir yo'llarning ishlab chiqarish faoliyatiga davlat aralashuvi darajasini (bu aralashuvning qattiqligi va chuqurligi nuqtai nazaridan) maqsadga muvofiqlik doirasida ushlab turish; Tizimli xarakterga ega bo'lgan va tartibga solish, soliq, litsenziyalash, moliyaviy va tariflarni belgilash kabi sohalarga tatbiq etiladigan tartibga solishning ko'p qirrali ekanligi; yaxlitlik va uzluksizlik (davlat, mintaqaviy va mahalliy darajada tartibga solish funksiyalarini amalga oshirish qobiliyati). Qonunchilik va boshqa normativ-huquqiy hujjatlar quyidagilarga qaratilgan.

transportni boshqarish masalalarida davlat va iqtisodiy funktsiyalarni taqsimlash; davlat va nodavlat transport korxonalarining o'zaro munosabatlari sharoitlarini tartibga solish, transport jamoalari korxonalarida (birinchi navbatda yordamchi xizmat ko'rsatish sohasidagi) muhim ijtimoiy rolni va o'ziga xos tadbirkorlik faoliyatini tan olish, qonunchilikka muvofiq, mulkchilik shaklidan qat'i nazar, xo'jalik yurituvchi subyektlar o'rtasida teng raqobat uchun sharoitlar yaratish, xizmat ko'rsatish turlari bo'yicha transport mahsulotlariga yagona narx belgilash shartlarini joriy etish, temir yo'l ishchilarini turli mulkchilik shaklidagi korxonalarda ishlashlarining o'ziga xos xususiyatlarini hisobga olgan holda yagona himoya qilish usullari va usullarini qabul qilish.

Mustahkam huquqiy asoslar quyidagilarga asoslanishi lozim: temir yo'l transportining zarar ko'radigan, ammo ijtimoiy ahamiyatli korxonalariga subsidiyalar berish; mulkchilik shaklidan qat'i nazar, tashuvchilarning operatsion va xo'jalik faoliyati jarayonida yuzaga keladigan nizolarni davlat arbitrajida hal etish; temir yo'l transporti korxonalarining yuk egalari bilan munosabatlarini tartibga solish; yo'lovchilar, poyezdlar xavfsizligini va atrof-muhitni haddan tashqari ekologik ta'sirlardan himoya qilishni ta'minlash.

Savollar:

1. Bugungi kunda temiryo'lni boshqarishning nechta asosiy modeli mavjud?
2. Boshqaruvning ijtimoiy-psixologik usullari nima?
3. Shimoliy Amerika modelining o'ziga xos xususiyati qanday?
4. Ma'muriy usullar qanday shakllarda amalga oshiriladi?
5. Tashkiliy usullar nimalarni o'z ichiga oladi?

8 BOB. KORXONALARDA SOLIQ MENEDJMENTINI TASHKIL ETISH VA NAZORAT QILISH

8.1. Korxonalarda soliq menejmentini tashkil etish

1. Temir yo'lida kompaniya iqtisodiy boshqarmasining soliq mexanizmi.
2. Temir yo'l nazoratini rivojlantirish to'g'risida muhim islohotlar
3. Temir yo'l transportida soliq mexanizmining asosiy elementlari

Soliqlar iqtisodiy hayotning iqtisodiy jarayonlarini tartibga solish vositalaridan biri hisoblanadi. Undirish darajasi bo'yicha soliqlar to'g'ridan-to'g'ri daromadlardan (daromad solig'i, daromad solig'i, ish haqi va ularning o'sishi) va tovarlar va xizmatlar narxiga qo'shimcha to'lovlar ko'rinishida soliq solinadigan obyektlarning turlari bo'yicha respublika va mahalliy qismlarga bo'linadi (aksiz solig'i, bilvosita savdo solig'i, qisman qo'shilgan qiymat solig'i).

Iqtisodiy adabiyotlarda bozor mexanizmi bozor ko'rsatkichlariga asoslanadi va temir yo'l bozorida talab va taklif o'zgarishi bilan asoslanadi. Temir shox ichki va xalqaro transport bozorida raqobatda faol ishtirok etmoqda. Talab bozorida temir yo'l xizmatlari bu yuk va yo'lovchilarni tashish, sanoat tovarlari ishlab chiqarish, korxonalar va temir yo'l bo'linmalari tomonidan yordamchi xizmatlarni amalga oshirishdan iborat. Yuklarni tashish bozoridagi talabning asosiy qismi temir yo'l yuklari tashkil etadi. Temir yo'l xizmatlariga talab ortib bormoqda, transport xizmatlari bozorida temir yo'l transportining ulushi birinchi o'rinda turadi, bu yuqori quvvat, xavfsizlik, transportning arzonligi bilan izohlanadi. Temir yo'l transportining talab va taklif bozorida bozor mexanizmi shakllanmoqda. Bozor mexanizmining elementlari nafaqat talab va taklif, balki soliq ko'rsatkichlari, bojxona to'lovlari va boshqa tarifsiz munosabatlardir. Soliqlarning turini, soliq stavkalarini tartibga solish, soliq imtiyozlarini joriy etish orqali sohaning davlat iqtisodiyotini boshqarishning soliq mexanizmi qo'llaniladi. Soliq mexanizmi yordamida davlat kelajakda temir yo'l transportining rivojlanishini rag'batlantirishi va faoliyatini tartibga solishi mumkin. Temir yo'lning sanoat va mustaqil yuridik shaxs sifatida faoliyatiga quyidagi soliq solinadi: daromad (foyda) solig'i, shu jumladan: yuridik shaxslardan, jismoniy shaxslardan, qo'shilgan qiymat solig'i; yer osti boyliklaridan, suv resurslaridan foydalanganlik uchun soliq; mulk solig'i; infratuzilmani rivojlantirish uchun yerlar. Ushbu soliqlar respublika davlat byudjetining daromad qismiga tushadi. Sohani soliqqa tortishning o'ziga xos xususiyati shundaki, katta qismi yuk tashish xizmatlaridan olinadigan daromad solig'i (6%), transport xizmatlari narxiga QQS (15%) va sohaga mulk

solig'i (11,5%), UTY temir-po'lat korxonasi tomonidan to'lanadigan soliqlarning tarkibi, (2019 y) soliqlar turlarining tarkibi 36.9%, daromad (foyda) solig'i, shu jumladan:²⁹

1. Yuridik shaxslardan, jismoniy shaxslardan olinadigan soliq
2. Qo'shilgan qiymat solig'i
3. Yer osti boyliklaridan foydalanganlik uchun soliq
4. Suv resurslaridan olinadigan soliq
5. Mulk solig'i
6. yer solig'i

Temir yo'l kompaniyasining iqtisodiy manfaatlariga zarar yetkazilgan. va takliflar, davlat tomonidan ushlab qolinadigan soliq miqdori. Sohani rivojlantirish istiqbollari va uning moliyaviy natijalari soliq stavkasi, soliq bazasi, soliq imtiyozlari va boshqa soliq ko'rsatkichlariga bog'liq. Soliq mexanizmining asosiy ko'rsatkichlariga quyidagilar kiradi: ma'lum davr uchun moliyaviy, iqtisodiy va soliq siyosati, soliq zayomlari, soliq stavkalari, iqtisodiy manfaatlar ta'minlaydigan soliq imtiyozlari: soliq solinadigan va byudjetga o'tkaziladigan soliq summasi. Temir yo'l transportini rivojlantirishning iqtisodiy mexanizmi sohani davlat tomonidan tartibga solishning asosiy vositasi hisoblanadi. Tartibga solishning asosiy usullari quyidagi chora-tadbirlarni o'z ichiga oladi:

- soliq stavkasini kamaytirish yoki oshirish: soliq solinadigan bazani tartibga solish: qo'shimcha imtiyozlar berish yoki ularni taqiqlash;

- soliqni to'lash yoki soliqni kechiktirish; - soliqni to'lash muddatini tartibga solish; soliq to'lanmagan taqdirda qo'shimcha sanksiyalarni bekor qilish yoki kiritish; soliq to'lovchi yoki byudjet foydasiga qarzdorlikni tartibga solish; soliq to'lovchining foydasiga soliqni kechiktirish;

- faoliyatni tartibga solish; soliq to'lovchining ikki tomonlama soliqqa tortilishini tartibga solish;

Davlat organlari tomonidan amalga oshirilayotgan ushbu va boshqa choralar sohani soliqqa tortishni tartibga solishning korporativ mexanizmini belgilaydi, temir yo'l transportini rivojlantirishning iqtisodiy siyosati asosida, davlat va sanoat soliqqa tortishni

²⁹ "O'zbekiston Respublikasining soliq kodeksi" 2019-yil

tartibga soladi. Trafik hajmining o'sishini rag'batlantirish uchun sanoat uchun imtiyozlar taqdim etiladi. Soliq siyosati temir yo'l transportini rivojlantirishni rag'batlantirishga qaratilgan. Soliq mexanizmi davlatga sohaga tushadigan daromadlarning bir qismini bozor shakllanishi sharoitida tartib olishga imkon berdi, ammo bu qonun hujjatlarida aniq belgilangan istisnolardir. Soliq qoidalari va soliq stavkalari faqat qonun bilan o'zgartirilishi mumkin. Soliq mexanizmi bu soliq siyosati, soliq turlari, soliq stavkalari, soliq imtiyozlari bo'yicha o'zaro harakatlarning to'plami. Korporativ iqtisodiyotni tartibga solish jarayonida foydalaniladigan soliq mexanizmining ko'rsatkichlari to'plamini ko'rib chiqing: soliq imtiyozlari turlari, soliq huquqlari, soliq bazasi, soliq mexanizmi, soliqqa tortish siyosati obyekti, soliq imtiyozlari, soliq stavkasi, soliqqa tortish temiryo'lning korporativ soliq mexanizmi modelidir. **Shaklda ko'rsatilgan asosiy elementlar.**

Ushbu korporativ sanoat mexanizmining yakuniy natijalariga bosqichma-bosqich ta'sir ko'rsatishga asoslangan. Sanoat miqyosida soliqqa tortish siyosati qonuniy shartlarga asoslangan holda ishlab chiqilgan. Ushbu siyosat asosida sanoat faoliyatini maqbul soliqqa tortish usullari soliqlarning miqdori va ularning soliq stavkalari asosida belgilanadi, aniq soliqlarni to'lashda davlat tomonidan taqdim etiladigan imtiyozlardan foydalanish bo'yicha choralar ko'rilmoqda, soliqlarning belgilangan maqbul miqdoriga erishish choralari ko'rilmoqda. Binobarin, soliq siyosati temir yo'l transportida umuman soliqlarning barcha turlari bo'yicha (barcha soliq turlari bo'yicha soliq solinadigan bazani kamaytirish yoki ko'paytirish, soliq stavkalarini kamaytirish yoki oshirish, qo'shimcha imtiyozlarni joriy etish va hokazo) tegishli chora-tadbirlarning mavjudligini belgilaydi.

Soliq solinadigan stavkalarni tartibga solishi mumkin va soliq miqdoriga va shu bilan uning iqtisodiyotiga ta'sir qilishi mumkin. Kaloriya mexanizmi davlat tomonidan tartibga solinadi. Sanoat miqyosida bu Birlashgan Millatlar Tashkiloti bo'lib, soliqni tartibga solish choralari sanoat iqtisodiyotining rivojlanish istiqbollariga ta'sir qiladi. Temir yo'l transportining ba'zi bir xususiyatlarini ko'rib chiqing, ular soliqqa tortishda hisobga olinishi kerak. Soliq temir yo'l transportining samaradorligi sohadan soliq tushumlari bilan o'lchanadi. Temir yo'l sohasi soliqlarning yagona tizimi bo'lib, unda boshqa sohalar singari soliq mexanizmining samaradorligi soliq tushumlari hajmi bo'yicha o'lchanadi. Soliq tushumlari asosan transport hajmiga, uning narxiga va sohaning pul oqimlarining

daromad qismiga bog'liq. So'nggi yillarda temir yo'l transporti mexanizmining transportiga nisbatan soliq siyosati soliq yukini kamaytirish yo'nalishi bo'yicha namoyon bo'ldi.

Soliq bazasi va soliq stavkalaridagi o'zgarishlar to'g'risida ma'lumot.

Shu maqsadda yuridik shaxslarning daromadlari (foydalari) ga soliqlar 25 foizdan 12 foizgacha, jismoniy shaxslarning daromadlariga solinadigan eng yuqori soliq stavkasi 25 foiz, ijtimoiy to'lovlar 12 foizgacha pasaytirildi. Natijada soliq yuki va soliq miqdori kamaydi, natijada tejash temir yo'lning moddiy-texnik bazasini rivojlantirishga yo'naltirildi. Temir yo'l transportida soliqni pasaytirishning soliq siyosati soliq stavkalari darajasining bosqichma-bosqich pasaytirilishini va soliq imtiyozlarining joriy etilishini nazarda tutadi. Soliq mexanizmining navbatdagi elementi temir yo'l transporti soliq solinadigan soliq turlari hisoblanadi. Temir yo'l operatsiyalarida qo'llaniladigan soliqlar soni 1997 yildagi 24 tadan 2006 yilda 8 taga kamaydi. 2006 yildan boshlab ekologik soliq bekor qilindi, temir yo'l transportining soliq siyosati yuridik va jismoniy shaxslar faoliyatiga soliq solish davlat siyosatidan kelib chiqadi, kelgusi davr uchun belgilangan chora-tadbirlar va vazifalarni ishlab chiqadi. Rivojlanishning 5 bosqichidagi asosiy vazifalar quyidagilar:

- tadbirkorlik subyektlarining soliq yukini kamaytirish;
- imtiyozli soliq shartlarini muvofiqlashtirish;
- soliqlarning katalitik rolini kuchaytirish;
- soliq tizimining barqarorligini ta'minlash;
- soliq tizimini soddalashtirish.

Temir yo'l transportida ushbu vazifalarning amalga oshirilishi va korxonalarida soliq mexanizmining samaradorligini oshiradi.

Sanoat bo'linmalari. Bunday soliq siyosati quyidagilarni ta'minlashni talab qiladi: soliqqa tortish qoidalariga qat'iy rioya qilish uchun sohani soliqqa tortish tizimi va usullarining malakali qo'llanilishini: qonunchilik, soliq yuki oshib boradigan vaziyatlarni yaratishni oldini olish uchun ushbu sohalarda soliq yukini kamaytirish va soliqqa tortishning qonuniy jihatdan soddalashtirilgan usullarini joriy etish bo'yicha bir qator choralar ko'rildi. Bunday chora-tadbirlarning amalga oshirilishi natijasida soliq yukining

pasayishi va shu bilan birga qiymat va hajm ko'rsatkichlarining o'sishi hisobiga soliq tushumlarining ko'payishi, transport hajmining miqdoriy ravishda ko'payishi soliq tushumlarining ko'payishini ta'minladi. O'TY temir yo'l kompaniyasi o'z foydasining katta qismini tranzit tashish uchun olgan mablag'laridan oladi. Mijozlar manfaatlariga va temir yo'llar samaradorligini oshirish vazifalariga ko'proq mos keladigan poyezdlarni shakllantirish uchun mos (optimal) rejalarini tuzish orqali yetkazib berish narxini pasaytirish va transport sifatini yaxshilash uchun keng imkoniyatlar mavjud. Barcha soliqlar va tushumlar miqdori oshishi, lekin ularning miqdori va stavkalari bo'yicha emas, balki soliq solinadigan obyektning o'sishi bilan bog'liq. Temir yo'l transportida soliqqa tortiladigan asosiy ko'rsatkichlarni ko'rib chiqing. Majburiy to'lovlarni qaytarish manbalari bo'yicha temir yo'l transportida soliqlarning asosiy turlari :

Soliq solish obyekti manbalar stavkalari 2018-yilda soliqlar va majburiy soliq solinadigan daromad solig'i moliyaviy to'lovlar fondlari 12%.

1. Foyda, shu jumladan soliqdan olinadigan foyda moliyaviy dividendlar va foizlar.
10%

2-sonli daromad solig'i, qonunga muvofiq ozod qilinadiganlar bundan mustasno "Barcha miqdor 1 kubometr uchun soliqni dividend to'lashdan oldin kelib chiqadi.

3. Foydalanish uchun soliq. Foydalanilgan suv, suv uchun sarflangan xarajatlar manbalar manbalari metrikasi a) yer usti b) yer osti mol-mulking qoldiq qiymati, qayta baholashni hisobga olgan holda davr xarajatlari Mulk solig'i 3,5% buning uchun 1 sum yer uchastkasining davr xarajatlari hisoblanadi.

4. Yer solig'i qo'ziqorin yeriga tegishli ravishda GASFdan foydalanishda tuzatish soliqlari.

5. Sof foyda, rivojlanish solig'i

6. kompaniyaning ixtiyorida qolgan infratuzilma

7. mahsulot, xizmatlarni sotishdan tushgan daromadlar, yalpi daromad 20%

8. Sof qiymat

9. Byudjetdan tashqari pensiya jamg'armalariga majburiy ajratmalar 24,2% Sotish qiymati 24,2% Ish haqi fondi davr xarajatlari Byudjetdan tashqari Pensiya jamg'armasiga ajratmalarning sotilgan mahsulotlar hajmi (QQS hisobga olingan holda).

10. Ish bilan ta'minlashga ko'maklashish davlat jamg'armasiga majburiy ajratmalar Rossiya Federatsiya Kengashining Prefussan jamg'armasiga majburiy ajratmalar 0,5%, Mulkini to'lash fondi 0,3%, Mehnat haqi hisob-kitobi xarajat qiymati kiradi.

Izoh: dividend shaklida olingan va ular olgan yuridik shaxsning ustav fondiga (fondiga) yo'naltirilgan daromad soliqqa tortilmaydi. Ilova: o'rnatilmagan (ishlatilgan) asbob-uskunalarining qiymati, shuningdek qurilishning belgilangan vaqtlarida tugallanmagan qiymati. Shu bilan birga, uskunalar uchun soliq ikki baravar stavka bo'yicha to'lanadi.

Izoh: O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2005 yil 27 dekabrda 244-sonli qarori. Soddalashtirilgan soliq qonunchiligi biznesda muhim yordam bo'lishi mumkin, korxonalar xarajatlarini kamaytirishi mumkin (buxgalteriya hisobi xarajatlari, malakali maslahatchilar xizmatlari va boshqalar).

Temir yo'l transportining soliq mexanizmi soliq tizimining barqarorligini ta'minlash bilan chambarchas bog'liqdir, davlat tuzilmalarining hozirgi vazifalari va xo'jalik yurituvchi subyektlarning ahvoriga qarab soliqlarni undirish tartibini takomillashtirish jarayonida soliq qoidalari qayta ko'rib chiqiladi. Iqtisodiy islohotlarni chuqurlashtirish va boshqaruvni takomillashtirish jarayonida Soliq tizimini tashkil qilish uchun qonunchilik asosida zaruriy o'zgarishlar kiritilmoqda. Soliq tizimi yanada ravshan bo'lib, u amal qilayotgan qoidalarni boshqacha talqin qilish uchun asos yo'q.

Bu soliq to'lashdan bo'yin tovlashga qarshi kurashning eng samarali usuli. Oddiylik va shaffoflik oxir-oqibat ko'proq ta'sir qila boshladi. Temir yo'l transportida soliq tizimini soddalashtirish ham ko'zda tutilgan. Bu nafaqat soliqlarning kamayishini, soliqlarning qisqarishini, balki ularni hisoblash usullarini takomillashtirishni va soliqlarning tuzilishi, ularni hisoblash nuqtai nazaridan eng oddiylari foydasiga o'zgarishini ham anglatadi. Masalan, o'tish davri iqtisodiyotiga ega rivojlanayotgan mamlakatlarda bilvosita soliqlar to'g'ridan-to'g'ri soliqlarga nisbatan afzalroqdir, shuning uchun ularni to'plash va soliqqa tortish ancha qiyinlashadi.

Soliq ma'muriyatchiligi tizimini takomillashtirish mamlakatda ham temir yo'l transportida xarajatlarni kamaytiradi va investitsion jozibadorligini oshiradi. Soliq tizimini takomillashtirish bo'yicha ko'rilayotgan chora-tadbirlar temir yo'l transportini

rivojlantirish uchun ulkan imkoniyatlarga ega. Masalan, jiddiy xarajatlarsiz, siz iqtisodiyotning bir qismini qonunlashtirish va soliq yig'ishni takomillashtirish sektoridagi ishbilarmonlik muhitini sezilarli darajada yaxshilashingiz mumkin.

Temir yo'l transporti soliq mexanizmi iqtisodiy tuzilmalardan, boshqaruv usullaridan, tartibga solish standartlaridan, temir yo'l transportining iqtisodiy faoliyatining o'ziga xos shakllaridan iborat. Uning tarkibiga soliq siyosati, soliq imtiyozlari va soliq yig'ish usullari kiradi. Bo'lim tashish hajmini rejalashtirish jarayoni, resurslarga bo'lgan ehtiyoj, rejalashtirish jarayoni, rag'batlantirish fondlarini yaratish shartlari va manbalari, yuk va yo'lovchilarni yuqori sifatli tashishni ta'minlash uchun temir yo'l transporti va uning ishlab chiqarish tuzilmalarining samarali faoliyatining asosiy yo'nalishlarini ishlab chiqish va amalga oshirish uchun rag'batlantirish tizimi bilan uzviy hamkorlik qiladi. Yuqori sifatli yuk va yo'lovchilar tashish bo'yicha umuman temir yo'l boshqaruvining moliyaviy va iqtisodiy holatini barqarorlashtiradi. Mexanizm tizimida xarajatlarni boshqarish tartibga solish usullarini qo'llashning yaxlit tizimiga moliyaviy va iqtisodiy asoslanadi. Soliq mexanizmi bozor munosabatlarini shakllantirish uchun yuqori organlar tomonidan tartibga solinadi. Temir yo'l transportida o'rtacha soliq yuki 30% dan kam. Biroq, sanoatning afzalliklaridan foydalanmaydigan korxonalar uchun bu ancha yuqori. Bu temir yo'l transportining ayrim quyi tashkilotlari faoliyatini soliqqa tortishni optimallashtirishni talab qiladi. So'nggi yillarda, temir yo'l transportida mulk solig'iga ruxsat berildi. Xizmatlar eksporti uchun ushbu soliqlarga to'lanadigan daromad solig'i stavkalari va imtiyozlari 50 foizga pasaytirildi. Bu ijara iqtisodiy o'sishning kuchli kalitidir.

23.2 Temir yo'l transportida soliq mexanizmining asosiy elementlari

Quyidagi ko'rsatkichlar temir yo'l transportida soliq mexanizmining asosiy elementlari hisoblanadi.

Soliqni optimallashtirish - bu bitim yoki loyihaning barcha moliyaviy jihatlarining ma'lum nisbatlariga erishish bilan bog'liq jarayon bo'lib, uning mezoni soliq yukini minimallashtirishdir.

Soliq rezidensiyasi – bu soliq to'lovchiga pirovardda soliq solinadigan hududdagi soliq yurisdiksiyasini belgilaydigan tushuncha, ya'ni rezident soliq to'lovchiga barcha

manbalardan, shu jumladan daromaddan va ushbu soliq yurisdiksiyasidan tashqaridagi barcha daromad va mol-mulkka soliq solinadi. Uning yashash joyi soliq to'lovchining fuqaroligiga bog'liq emas.

Soliqqa tortiladigan jismoniy shaxslar daromadlari - temir yo'l transportida ishlaydigan va mamlakatda, uning hududida va undan tashqarida doimiy istiqomat qiladigan fuqarolar tomonidan soliqqa tortiladigan jismoniy shaxslarning ochiq daromadi. Mamlakatda doimiy yashash huquqiga ega bo'lmagan temir yo'l transportida ishlaydigan fuqarolarning daromadlari, agar ushbu daromadlar mamlakatda olingan bo'lsa, soliqqa tortiladi.

Qarzlilar – bu temir yo'l tomonidan davlat tomonidan belgilangan muddatda to'lanmagan soliqlar yoki boshqa majburiy to'lovlar.

Soliq majburiyati - soliq to'lovchi barcha zarur talablarni bajarishi va soliqni to'lashi shart va davlat vakolatli organlar nomidan ushbu majburiyatning temir yo'l transportidan bajarilishini talab qilishga haqlidir.

Soliq qoidasi - tashqi savdo shartnomalarida, temir yo'l transporti xizmatiga oid shartnomalarda, kredit shartnomalarida ko'rsatilgan shartdir. Shartnomani tuzgan tomonlarning har biri o'z mamlakati hududida ushbu bitim asosida kelib chiqadigan barcha soliqlarni va to'lovlarni o'z hisobidan to'lashga majburdir. eksportchilar va importchilar o'rtasidagi soliq to'lovlari soliq siyosati Soliqlar va soliqqa tortish sohasida davlat tomonidan temir yo'l transportida amalga oshiriladigan chora-tadbirlar tizimi, unga qator soliq to'lovchilar va soliq solish obyektlari, qo'llaniladigan soliq turlari, soliq stavkalari va soliq imtiyozlari va boshqalar kiradi.

Soliq stavkasi - agar soliq naqd pulda olinadigan daromaddan olinsa, undiriladigan soliq, unda soliq stavkasi soliq solinadigan daromadga foiz sifatida belgilanadi, albatta. Soliq imtiyozlari, shuningdek, soliq solinadigan obyekt uchun pul miqdori yoki ushbu elementni tavsiflovchi ko'rsatkich bo'yicha belgilanishi mumkin (masalan, transport vositasi solig'i yoki birlik maydonining ekvani, qo'zg'ali tizimi hajmining santimetriga teng). Ular daromadlar (real soliqlar) miqdorida, mutanosib stavkalarda - ularning hajmidan qat'iy nazar (mutanosib soliqqa tortish) va soliq solinadigan daromadning progressiv o'sish sur'atlaridan (progressiv soliqqa tortish) qat'iy nazar mutlaq miqdorlarda

belgilanadigan qat'iy soliq stavkalarini farqlaydilar. Soliq qonunlari huquqiy qoidalarning yig'indisi sifatida oshadi. Soliqlarning turlarini, soliq stavkalarini, soliqlarni yig'ish tartibini, soliq imtiyozlarini belgilash. Soliq qonunchiligi soliq majburiyatlarining paydo bo'lishi, o'zgartirilishi va bekor qilinishi bilan bog'liq munosabatlarni tartibga soladi, soliq sanksiyalarini o'rnatadi. Odatda, soliq qonunchiligi mamlakatning eng yuqori qonun chiqaruvchi organlarining vakolatlariga kiradi, ammo ma'lum chegaralar doirasida soliqni tartibga solish normalari, shuningdek, hukumat yoki moliya vazirligi vakili bo'lgan eng yuqori ijroiya organlari tomonidan o'rnatiladi. soliq imtiyozlarini to'lashdan qisman yoki to'liq ozod qilish. Ko'pincha bunday imtiyozlar xayriya tashkilotlari, nogironlar va keksa fuqarolar uchun belgilanadi. Bolalar va ta'lim muassasalari, davlat manfaatlariga mos keladigan faoliyat turlari bilan shug'ullanadigan korxonalar, kichik biznes sohasidagi korxonalar va tadbirkorlar, hukumat yoki moliya vazirligi vakili bo'lgan ochiq idoralarni yozib oling. Soliq qisman yoki to'liq soliq imtiyozini beradi. Ko'pincha bunday imtiyozlar xayriya tashkilotlari, nogironlar, nafaqaxo'rlar, bolalar va o'quv muassasalari, davlat manfaatlariga mutlaqo zarur bo'lgan faoliyat bilan shug'ullanuvchi korxonalar, ularga bog'liq bo'lgan juda og'ir sharoitlarga tushib qolgan korxonalar va tadbirkorlar uchun belgilanadi. Kichik biznes sohasida bilvosita soliqlardan moliyaviy ahvol markaziy va mahalliy hokimiyat tomonidan tovarlar narxiga yoki temir yo'l xizmatlari tarifiga qo'shimcha haq to'lash shaklida belgilangan va soliq to'lovchilarning daromadlariga bog'liq bo'lmagan (to'g'ridan-to'g'ri soliqlarga qarshi) Ishlab chiqaruvchilar va sotuvchilar davlat tomonidan ruxsat berilgan soliq yig'uvchilar vazifasini bajaradilar va xaridor ushbu soliqni to'laydi. o'sish summasidan undirilgan tovarlar va xizmatlar sotishdan tushgan tushum va xom ashyo miqdori o'rtasidagi farq sifatida hisoblangan ma'lum bir korxonada qo'shilgan qiymat solig'i.

Qo'shimcha qiymat solig'iga qo'shilgan qiymat solig'i, ma'lum bir korxonadagi qiymatning o'sishidan olinadi, tovarlar va xizmatlarni sotishdan tushgan tushum va boshqa ishlab chiqaruvchilardan olingan yarim tayyor mahsulotlar miqdori o'rtasidagi farq sifatida hisoblanadi. QQS summasi "Ishlab chiqarilgan va sotilgan tovarlar (ishlar, xizmatlar) bo'yicha qo'shilgan qiymat solig'ini hisoblash va to'lash tartibi to'g'risida", (2003 yil 29 aprelda 1238-sonli) xom-ashyo bo'yicha daromad (foyda) solig'i, bozor

iqtisodiyotiga ega bo'lgan barcha mamlakatlarda mavjud bo'lgan yuridik shaxslarning daromadlariga soliq mutanosib stavkalarda olinadi. Soliq solish obyekti temir yo'l transportining ma'lum xarajatlar va ko'nikmalar turlaridan tashqari yalpi foydasi hisoblanadi (dividendlar, xarajatlar, ishlab chiqarishni kengaytirish xarajatlari).

Walkkie-talkies qarzlar, yo'qotishlar, ilmiy-tadqiqot ishlari, reklama va vakillik xarajatlari. Temir yo'l mulkiga to'g'ridan-to'g'ri soliq. Bunday soliqlarga shaxsiy daromad solig'i, daromad solig'i, mulk solig'i kiradi. Temir yo'l transportining ushbu soliq elementlari korporativ soliqlarni, xususan, temir yo'l transportida tartibga soluvchi soliq mexanizmining kontseptual kontsepsiyasini shakllantiradi. daromadlardan olinadigan soliqlar. Sanoatda soliq to'lovlarini tartibga solish mexanizmlari xo'jalik yurituvchi subyektlar iqtisodiyotiga, shuningdek mamlakat iqtisodiyotiga soliq bosimi soliq yuki ko'rsatkichi bilan tavsiflanadi. Ba'zi G'arbiy Yevropaning temir yo'l transportida (Shvetsiya, Gollandiya, Germaniya va boshqalar) temir yo'l transportidagi soliq yukining hajmi O'TY AJ ko'rsatkichi -30% bilan taqqoslanadi, shuning uchun aholi jon boshiga VVIT darajasi mamlakatimiz darajasiga yaqin bo'lgan davlatlar bilan taqqoslash kerak. Bunday mamlakatlarda soliq temir yo'l transporti yukidan kamdan-kam hollarda 20-25%dan oshadi. Aholi jon boshiga o'rtacha yillik daromadi 3000 AQSh dollaridan oshmaydigan mamlakatlar uchun maqbul daraja, bu 159 yuqori soliq yuki olib borish imkoniyatlarini cheklaydi. o'tmish peshonalarida mulk egalari ishlab chiqarish va ishlab chiqarishni modernizatsiya qilishni istamasliklari uchun, ularning ko'plari bir xil soliq xabarini topishadi.

Savollar:

1. Rivojlanishning 5 bosqichidagi asosiy vazifalar qaysilar?
2. Soliqni optimallashtirish nima degani?
3. Soliq mexanizmining asosiy ko'rsatkichlariga nimalar kiradi?
4. Temir yo'l transportida soliq mexanizmining asosiy elementlari nima?
5. Temir yo'l mulkiga kiradigan to'g'ridan to'g'ri soliqlarga qaysilar kiradi?

Test:

1. Tegishli majburiyatlar va to'lov majburiyati yuzaga kelgan kundan e'tiboran qancha vaqt davomida qarzdor tomonidan bajarilmagan bo'lsa, bunday holat bankrotli alomati deb e'tirof etiladi?
 - a) 6 oyda
 - b) 3 oyda
 - c) 1 yilda
 - d) 3 yilda
2. Qarzdor yuridik shaxs tomonidan pul majburiyatlari va (yoki) majburiy to'lovlar majburiyati bajarilishini to'xtatib turish bu...?
 - a) moratoriy
 - b) kuzatuv
 - c) pul majburiyati
 - d) kelishuv bitimi
3. Qarzdor yuridik shaxsning muassislari (ishtrokchilari) yoki uning mol-mulki egalari, kreditorlar va boshqa shaxslar tomonidan qarzdorning to'lov qobiliyatini tiklash hamda bankrotligining oldini olish maqsadida ko'riladigan chora-tadbirlar bu...?
 - a) sudgacha sanatsiya qilish
 - b) sud sanatsiyasi
 - c) sud boshqaruvchisi
 - d) to'g'ri javob yo'q
4. Investitsiya faoliyati bu...?
 - a) bu faoliyat natijasida korxonaning o'z kapitalining va qarzlarning hajmida va tuzilishida o'zgarishlar sodir bo'ladi
 - b) bu pul ekvivalentlariga kirmaydigan uzoq muddatli aktivlarni va boshqa investitsiyalarni sotib olish va sotish, to'lanadigan kreditlarning berilishi va olinishi
 - c) yuridik shaxsning daromad olish yuzasidan asosiy faoliyati, investitsiya va moliyaviy faoliyatga mansub bo'lmagan boshqa faoliyatidir
 - d) to'g'ri javob yo'q.
5. Gorizontall tahlilda...?

a) umumiy yakuniy ko'rsatkichdagi alohida moddalar solishtirma og'irligini aniqlash va keyinchalik natijani o'tgan davr ma'lumotlari bilan taqqoslash amalga oshiriladi

b) qator yillardagi hisobotlar ko'rsatkichlari o'zgarishlari aniqlanadi va trend (egri chiziq) yasaladi

c) joriy davr ko'rsatkichlari avvalgi davrlar yoki reja (smeta) bilan taqqoslanadi.

d) to'g'ri javob yo'q.

6. Korxonalar ishlab chiqarish miqyosi va hodimlar soniga ko'ra:

a) mikrofirmalar, kichik va yirik korxonalar

b) davlat va nodavlat

c) uzluksiz, mavsumiy va uzlukli

d) T.J.Y.

7. Yirik korxonalar tarkibiga ishlovchilar soni qanchani tashkil qiluvchi korxonalarni kiritish mumkin?

a) 500 va undan ortiq

b) 400 va undan ortiq

c) 600 va undan ortiq

d) 300 va undan ortiq

8. Hozirgi vaqtda mulkchilik shakliga ko'ra ... turdagi korxonalar mavjud.

a) davlat, munitsipial

b) jamoa, individual

c) oilaviy, xususiy

d) barcha javoblar to'g'ri

9. Konseren bu ...

a) aniq iqtisodiy loyihalarni amalga oshirishni maqsad qilgan korxonalarning muvaqqat birlashmasidir

b) umumiy manfaatlarga ega hamda shartnomalar, kapital va qo'shma faoliyatdan ishtirok etish bilan bog'liq bo'lgan korxonalarning yirik bitrlashuvini aks ettiradi

c) lotincha so'zdan olingan bo'lib, yon berish ma'nosini anglatadi

d) T.J.Y.

10. Ishlab chiqarish jaroyoningizdan chiqishi yoki to'xtab qolish xavfi texnologika asbob – uskunalarning jismoniy ma'naviy eskirishi, ishdan chiqishi va buzilish xavfi qanday tavakkalchilik turiga kiradi?

- a) ishlab chiqarishga oid tavakkalchilik
- b) mahsulotlarni asrash va tashishga oid tavakkalchilik
- c) tijorat faoliyatga oid tavakkalchilik
- d) moliyaviy faoliyatga oid tavakkalchilik

8.2. Korxonalarda ichki soliq nazorati

- 1. Sanoat solig'ini ta'mirlash mexanizmi
- 2. Korxonalarda soliq menejmentining mohiyati va ahamiyati, maqsad va vazifalari
- 3. Korxonalarda soliqlarni rejalashtirish

Xo'jalik yurituvchi subyektning iqtisodiyotiga, shuningdek mamlakat iqtisodiyotiga soliq bosimi soliq yukining ko'rsatkichi bilan tavsiflanadi. Ba'zi G'arbiy Yevropa mamlakatlarining (Shvetsiya, Gollandiya, Germaniya va boshqalar) temiryo'l transportida soliq yukining hajmi O'TY AJ bilan taqqoslanadi. Shuning uchun, aholijon boshiga BBIP darajasi mamlakatimiz darajasiga yaqin bo'lgan davlatlar bilan taqqoslash kerak. Bunday mamlakatlarda temir yo'l transportining soliq yuki kamdan-kam hollarda 20-25 foizdan oshadi. O'rtacha yillik daromadi 3000 AQSh dollaridan oshmaydigan mamlakatlar uchun maqbul darajasi 1% deb hisoblanadi. Yuqori soliq yuki tadbirkorlarning ishlab chiqarishni modernizatsiyalash va kengaytirish imkoniyatlarini cheklaydi, bu ularning ko'plarini o'z bizneslarini kengaytirishga yoki soyaga tushishga majbur qiladi. Soliq bosimining pasayishi teskari jarayonni ta'minlashi mumkin: ishlab chiqarishni rivojlantirish, xususiy investitsiyalarni kengaytirish, biznesni soya sektoridan qaytarish. Shunga ko'ra, soliq bazasi ko'paymoqda, bu byudjetni to'ldirish uchun ko'proq imkoniyatlar mavjudligini anglatadi. Temir yo'l transportida soliq yukini kamaytirish uchun misol talab qilinadi. Soliq stavkasi soliq stavkalarining pasayishi emas, balki soliqqa tortish bazasining o'zgarishi; O'zbekistondagi foyda juda maqbuldir (2018 yilda

u 12 foizga tushirildi). Ammo "solliq maqsadlari uchun foyda" tarifi boshqa ko'pgina mamlakatlarda qabul qilinganidan tubdan farq qiladi. foyda, haqiqiy foyda tashqari, 10 ish uchun solliq solinadigan bazani o'z ichiga oladi.³⁰

Soya sektoridan biznesning qaytishini oching. Shunga ko'ra, solliq solinadigan baza ortib bormoqda, bu byudjetni to'ldirish uchun ko'proq imkoniyatlar mavjudligini anglatadi. Temir yo'l transportida solliq yukini kamaytirish uchun solliq stavkalarini kamaytirish emas, solliq bazasini o'zgartirish kerak. Masalan, O'zbekistonda daromad solig'i stavkasi juda maqbuldir (2018 yilda u 12 foizga tushirildi). Ammo "foyda" tarifi boshqa ko'p mamlakatlarda qabul qilinganidan ancha farq qiladi. solliq maqsadlari uchun "foyda foyda bundan mustasno, asosanmagan xarajatlar turlari bo'yicha solliq solinadigan bazani o'z ichiga oladi. Natijada, real stavka e'lon qilinganidan ancha yuqori. Solliq yukini kamaytirgandan so'ng, solliq bazasining o'sishi darhol bo'lmaydi. Temir yo'l transportida yangi qoidalarga ko'nikish, ularga ishonishni boshlash uchun bir necha yil kerak bo'ladi. Davlat byudjetini to'ldirishning boshqa usullari mavjud. Temir yo'l transportida solliqqa tortish shartlarini tekislash vazifasi, birinchi navbatda, qo'shimcha imtiyozlarni joriy etish orqali muvaffaqiyatli hal qilinishi mumkin. Solliq tizimi ko'pincha davlat tomonidan nomaqbul xatti-harakatlarni bartaraf etish va istalganlarni rag'batlantirish uchun ishlatiladi.

Temir yo'l transportida ochiq amortizatsiya investitsiyalarning o'sishiga yordam beradi, chunki amortizatsiya fondi qancha ko'p bo'lsa, solliq solinadigan foyda shuncha kam bo'ladi. Yer, suv kabi manbalarga solliqlarning kamligi ularning ishlatilishiga salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin. Agar resurslar befoyda bo'lsa, ularga bo'lgan munosabat o'rinli bo'ladi. Shu sababli, temir yo'l transportiga solliq solishni daromaddan tortib to daromad manbalariga o'tish tavsiya etiladi. ikkinchisidan unumli foydalaning. Resurslardan samarali foydalanish va atrof-muhitni muhofaza qilish, umuman olganda, ekologik solliqni rag'batlantirishi kerak: Ammo bu solliq o'z vazifasini bajarmaydi, chunki barcha korxonalar atrof-muhitga etkazilgan zarardan qati'y nazar to'laydilar. Solliq stavkalarining pasayishi davlat organlari tomonidan salbiy qabul qilinadi (birinchi navbatda moliyaviy).

³⁰ Intermediate Financial Management (Finance Titles in the Brigham Family) Evgene F. Brigham, Phillip R. Daves lengage learning 2015.

Ularning asosiy dalili: byudjet daromadlari pasayishidir. Biroq, xorijiy tajriba shuni ko'rsatadiki, stavkalar pasaytirilgandan keyin birinchi bosqichda daromadlarning ozgina pasayishi ularning daromadlarini soliq solishda past stavkada qonuniylashtirishni istagan soliq to'lovchilar sonining ko'payishi hisobiga ularning keyingi o'sishi bilan qoplanadi. Temir yo'l transportida samarali soliq tizimining muhim prinsipi 5Cx dan mustaqil 8A samarali soliq tizimining muhim prinsipi soliq majburiyatlarini mustaqil ravishda bajarishdir (ya'ni soliq majburiyatlarini o'zlari hisoblab, o'z vaqtida to'lashadi). Bundan tashqari, soliq majburiyatlarini bajarish uchun tekshiruv o'tkazilishi va soliq to'lovchining yaxshi va mustaqil ravishda qaror qabul qilishi zarur. Iqtisodiy islohotlar sharoitida temir yo'l transporti sohasidagi soliq siyosati asosan iqtisodiy va moliyaviy jarayonlarning yo'nalishi va muvaffaqiyatini belgilaydi. Soliq rejimi amaldagi iqtisodiy islohotlar samaradorligining o'ziga xos ko'rsatkichi bo'lib, iqtisodiy institutlarning ma'lum soliq ta'siriga reaksiyasida namoyon bo'ladi. Temir yo'l transporti iqtisodiyotini barqarorlashtirish muammolarini hal qilishda muhim siyosat. Bozor iqtisodiyotiga o'tish davrida soliqlar uning iqtisodiy siyosatini amalga oshirishda ravshan tartibga soluvchi omilga aylanadi. Soliq tizimi islohot jarayonining uzviy qismi bo'lib, uning ichki mexanizmi bo'lgan soliq tizimi ushbu islohotga eng mos kelishi kerak. soliq rolini yaxshilash uchun moliyaviy holatni isloh qilish va mustahkamlash iqtisodiy ta'lim tomonidan olib borilgan bo'lib, bu iqtisodiy institutlarning ma'lum soliq ta'siriga bo'lgan munosabatida namoyon bo'ladi. Temir yo'l transporti iqtisodiyotini barqarorlashtirish va moliyaviy ahvolni mustahkamlash muammolarini hal qilishda soliq siyosatini takomillashtirish katta ahamiyatga ega. Bozor munosabatlariga o'tish davrida soliqlar uning iqtisodiy siyosatini amalga oshirishning asosiy tartibga soluvchisiga aylanadi. Soliq tizimi islohot jarayonining uzviy qismi, uning ichki mexanizmi bo'lib, sohani iqtisodiy islohotlar maqsadlariga muvofiq bo'lishi kerak. Bu fiskal, qayta taqsimlovchi, ogohlantiruvchi o'ziga xos funksiyalarini bajarishda namoyon bo'ladi. Temir yo'l transportida olib borilayotgan islohotlar samaradorligi. bozor munosabatlarini shakllantirish va farovonlikni oshirishga qaratilgan.

Ushbu siyosat izchil strategik xususiyatga ega va uzoq muddatli iqtisodiy jarayonlarni ta'minlaydi. Temir yo'l transportida soliqqa tortish tizimini isloh qilishning ustuvor

vazifalaridan biri soliq to'lovchilarning huquqlarini himoya qilishning samarali mexanizmini ta'minlash va soliq idoralarining o'z xayriya faoliyatiga noqonuniy va asossiz aralashuvidan huquqiy kafolatlar yaratishdir. Davlat va temir yo'l transporti manfaatlarining mutanosibligini to'liq hisobga oladigan soliqqa tortish va soliq ma'muriyatchiligining yanada rivojlangan tizimini yaratish bo'yicha keng ko'lamli huquqiy, nazariy va amaliy choralar ko'rilmoqda. Soliq ma'muriyatining qonuniy buzilishi, shuningdek ushbu tizimning ishlashini mamlakatda ro'y berayotgan bozor jarayonlarining talablariga muvofiq yo'naltirishi kerak bo'lgan ilmiy va nazariy asoslar, shuningdek yuridik shaxslarning daromad solig'i bo'yicha tekshiruv olib borilmoqda. rivojlangan korxonaga qayta investitsiya qilingan foydaning bir qismi soliqqa tortiladi. Faqat turli xil turdagi qimmatli qog'ozlar va ishlab chiqarish bo'yicha korporativ dividendlarga soliq solinadi. Boshqacha aytganda, soliq taqsimot paytidagi foyda paydo bo'lgan paytdan boshlab kechiktiriladi, xarajatlar tarkibidagi cheklovlarni bekor qilish. Foyda solig'i bo'yicha soliq solinadigan bazadan chegirma va joriy qilingan ma'lum boj to'lovlari ning tezlashtirilgan amortizatsiya tizimi ko'p soliq stavkalariga qaraganda ancha muhimdir. Gap shundaki, shag'allarni bekor qilish va xarajatlar tarkibi, shuningdek 5 sikl bilan bevosita bog'liq bo'lmagan xarajatlar.

Gap shundaki, xarajatlar tarkibidagi cheklovlarning bekor qilinishi va tezlashtirilgan amortizatsiya nafaqat soliq yukini (soliq stavkasining pasayishi bilan bo'lgani kabi), ishlab chiqaruvchilarning investitsion faolligini, soliq qonunchiligining oshkoraligini (va soddalashtirilishini) kamaytiribgina qolmay, balki ushbu sohada moslashuvchanlikni ham oshiradi. temir yo'l korxonalari tomonidan moliyaviy qarorlar qabul qilish. Xarajatlar tarkibi bo'yicha ko'plab standartlar aniqlanmagan yoki aniq belgilanmagan. Bunga tegishli qonun hujjatlari bilan qamrab olinmagan marketing xarajatlari bo'yicha cheklovlar misol bo'lishi mumkin. Shubhasiz, bunday cheklashlar temir yo'lni soliqqa tortish jarayonining moslashuvchan ishlashiga to'sqinlik qiladi. Temir yo'l transportida yanada faol bo'lishiga yordam beradi, inflyatsiyani hisobga olgan holda mulkni har yili qayta baholash amaliyotini joriy etish tavsiya etiladi. Amaldagi soliq qonunchiligida soliq to'lovchining maqomi, ro'yxatga olish joyi va tashkiliy shakli, shuningdek uning moliya-xo'jalik faoliyati yo'nalishlari va natijalariga bog'liq bo'lgan turli xil soliq rejimi mavjud.

Soliqni rejalashtirish munosabatlarning huquqiy shakllarining "maqbul" kombinatsiyasini va ularni izohlashning mumkin bo'lgan variantlarini tanlash sifatida belgilanishi mumkin. Elektron pochta va elektron pochta xabarlarini Record Open amaldagi qonunlarga muvofiq. Bu, bundan kelib chiqadigan soliq majburiyatlarining mumkin bo'lgan eng past darajasiga erishishga qaratilgan faoliyatni o'tkazish va aktivlarni taqsimlashning turli xil variantlari o'rtasidagi tanlovdur. Bozor iqtisodiyoti sharoitida soliq mexanizmini takomillashtirish tadbirkorlikni rivojlantirishning muhim shartlaridan biri bo'lib, korxonalar foydasini ko'paytirish, "O'TY" temir yo'l kompaniyasi faoliyati samaradorligini o'z manbalaridan investitsiyalarni ko'paytirishdir.

Savollar:

1. Soliq menejmentining mohiyatini ta'riflang.
2. Soliq menejmenti jarayonini tushuntiring.
3. Soliq menejmentiga ta'sir etuvchi omillarni sanang.
4. Soliq yukining korxonalar xo'jalik faoliyatiga ta'sirini tushuntiring.
5. Daromadlar va ularni soliqqa tortilishining boshqaruv qarorlarini qabul qilishga ta'sirini tushuntiring.

9 BOB. KORXONALARDA INVESTITSION FAOLIYATNI OLIB BORISH

9.1. Korxonalarda investitsion faoliyatni boshqarish

1. Investitsion faoliyatni boshqarish usullari
2. Investitsion faoliyatda foydaning ichki me'yori

Investitsion faoliyatni moliyalashtirish mumkin emas:

- o'z moliyaviy mablag'lari va investorning xo'jalik ichidagi zaxiralari (sof foyda, amortizatsiya, zaxira kapitali, sug'urta organlari tomonidan baxtsiz hodisalar natijasida yetkazilgan zararni qoplash shaklida to'lanadigan mablag'lar), tabiiy ofatlar va boshqalar.

- qarzga olingan mablag'lar (bank va byudjet ssudalari, majburiy kreditlar va boshqa vositalar): aksiyalarni sotishdan asosiy qiymatga ega bo'lgan mablag'lar, mehnat jamoalari a'zolarining va boshqa badallari;

- davlat byudjetidan, mahalliy byudjetlardan va byudjetdan tashqari jamg'armalardan ajratiladigan investitsiyalar; xorijiy investitsiyalar, sanab o'tilgan investitsiya manbalarini ularning shakllanishi shaklida ikki guruhga: temir yo'l kompaniyasining shaxsiy moliyaviy mablag'lari va uchinchi tomon manbalariga birlashtirish maqsadga muvofiqdir. Shaxsiy moliyaviy resurslar o'z ichiga quyidagilarni oladi:

- temir yo'l kompaniyasining mahsulotni (ishlarni, xizmatlarni) tashish va sotishdan olgan sof foydasi, qo'llab-quvvatlash faoliyati;

- amortizatsiya, moliyaviy zaxiralar (zaxira kapitali va boshqalar) sof foyda temir yo'l kompaniyasi va uning korxonalari iqtisodiy natijalarining umumiy ko'rsatkichidir. Soliqlar va boshqa to'lovlarni to'laganidan so'ng, kompaniya sof foydani saqlab qoladi, uning bir qismi kapital qo'yilmalarga yo'naltiriladi. O'ZTYAJ temir yo'l kompaniyasi investitsiyalarini moliyalashtirishning ikkinchi asosiy manbai amortizatsiya to'lovlari. Ma'lumki, amortizatsiya bu asosiy vositalar qiymatini ularni ishlatmaslik, tashish va ishlash jarayonida ishlab chiqarilgan mahsulotlarga bosqichma-bosqich o'tkazish (amortizatsiya oshishi bilan). Uning maqsadi asosiy vositalarni tiklash va almashtirish uchun zarur mablag'larni to'plashdir. Ushbu standartlar asosiy vositalarning balans qiymatiga foiz sifatida belgilanadi. Kapital qo'yilmalarni moliyalashtirish uchun oylik amortizatsiya ajratmalari amalga oshiriladi. Amortizatsiya hisoblash har oyda amalga oshiriladi, bunda O'ZTYAJ va asosiy ishlab chiqarish fondlari 2018-2021 yillarga mo'ljallangan biznes-rejaga muvofiq. Mablag'lar har bir ishlab chiqarish chakalagandan keyin tabiiy ravishda qoplashni talab qilmaydi. Natijada korxonaning asosiy kapitalini takror ishlab chiqarishni kengaytirish uchun mo'ljallangan bo'sh pul mablag'lari shakllanadi. Moliyaviy zaxiralar bu favqulodda bo'lmagan xarajatlarni va maxsus ehtiyojlarni, xususan, ko'payish xarajatlarini moliyalashtirish, temir yo'l kompaniyasi faoliyati ritmini va ijtimoiy infratuzilmani rivojlantirishni ta'minlash uchun xo'jalik subyekti tomonidan ajratilgan moliyaviy resurslar. Moliyaviy zaxiralarni yaratish qonunlarda, xo'jalik yurituvchi subyektning ustavida (soliq qonunchiligini buzmasdan)

ta'minlanadi. Moliyaviy zaxiralarga quyidagilar kiradi: zaxira kapitali, kapital ta'mirlash uchun zaxira, shubhali qarzlarni uchun zaxira.

Zaxira kapitali - bu iqtisodiy faoliyatdan zararni qoplash, kapitalni to'ldirish, to'lovlarni to'lash uchun foydalaniladigan, foyda bo'lmagan taqdirda dividendi hisobiga shakllantiriladigan xo'jalik subyekti mablag'larining qismi. Zaxira kapitalini yaratish zarurati transportning transport xizmatlariga talab dinamikasi bilan izohlanadi, chunki bu davlatning barcha tarmoqlarini bog'laydigan, ijtimoiy ishlab chiqarish va tovarlar aylanishining uzluksizligini ta'minlaydigan transportning o'ziga xos ahamiyatiga ega. Yuk oqimlaridagi kutilmagan o'zgarishlar yo'qotishlarga olib kelishi mumkin, ularni bartaraf etish qo'shimcha mablag'larni talab qiladi va bu zaxira kapitaliga ehtiyojni ta'kidlaydi.

Jamiyat ustav kapitalining 25 foizi miqdorida zaxira kapitalini yaratgandan so'ng, kompaniyaning zaxira kapitali majburiy ravishda shakllantiriladi. yillik foydadan ustav kapitalining 25% gacha ajratmalari. Zaxira kapitaliga yillik ajratmalar miqdori kompaniyaning sof foydasining 5% dan kam emas. Masalan, temir yo'l kompaniyasining ochiq aksiyadorlik jamiyatlarida zaxira kapitali ham hisoblanadi. U Kompaniya Ustavida ko'zda tutilgan sof foyda hisobiga yaratiladi, masalan, "O'zvagonremont" ochiq aksiyadorlik jamiyati ustavida ustav kapitalining 15 foizi miqdorida zaxira kapitalini shakllantirish ko'zda tutilgan. Ustavda belgilangan miqdorga yetgunga qadar sof foyda. Zaxira kapitali sof foyda bo'lmagan holda imtiyozli aksiyalar bo'yicha dividendlarni to'lash uchun kutilmagan yo'qotishlarni qoplash uchun mo'ljallangan. Agar zaxira jamg'armasi to'liq yoki qisman sarflangan bo'lsa, majburiy ajratmalar tiklanadi. Buxgalteriya balansida zaxira kapitali miqdori sof holda qayd etiladi va asosiy kapital (fond) va boshqa fondlar bilan birgalikda kompaniya va uning korxonalarining o'z mablag'lari shakllantiriladi.

O'zbekiston Respublikasi buxgalteriya hisobi milliy standartiga muvofiq, 21-sonli O'zmilliybank, korxonalar, aksiyadorlik jamiyati tomonidan yaratilgan zaxira kapitali harakati mavjudligi to'g'risida ma'lumotni umumlashtirish uchun maxsus zaxira kapitali hisobini ochadi. O'ZTY AJ ustavida quyidagilar belgilanadi: kompaniyaning mulki, shu jumladan asosiy vositalar, quyidagi manbalardan to'ldiriladi va yangilanadi:

- mahsulotlar, ishlar, xizmatlar, shuningdek boshqa iqtisodiy faoliyat turlari sotishdan olingan daromadlar;

- kompaniya tomonidan sotib olingan qimmatli qog'ozlardan olingan daromadlar;

- aksiyadorlik jamiyatlari va boshqa nodavlat mulkchilik shaklidagi korxonalar foydasidan dividendlar ko'rinishida olingan daromadlar; byudjet va boshqa markazlashtirilgan mablag'lar va ajratmalar;

O'zbekiston Respublikasining qonun hujjatlarida taqiqlanmagan boshqa manbalar (O'ZTY AJ ustavi, VI bo'lim, 3 bo'lim). Temir yo'l kompaniyasining ishlashi va moddiy-texnik bazasini rivojlantirish uchun moliyaviy manbalarning asosiy manbai yordamchi mahsulotlarni (ishlarni, xizmatlarni) tashish va sotishdan tushgan daromadlardir. Asosiy vositalarni yangilash va rivojlantirish uchun ishlatiladigan O'ZTY AJ moliyaviy manbalari kompaniyaning sotishdan tushgan tushumidan shakllantiriladi.

O'ZTY AJ ning barcha daromadlarining 50% dan ortig'i asosiy daromadlar va amortizatsiya ajratmalarini saqlash, ta'mirlash va rivojlantirishni moliyalashtirishga yo'naltirilgan. Kompaniyaning moddiy-texnik bazasini rivojlantirish uchun zarur bo'lgan katta moliyaviy resurslarni Moliyaviy menedjmentda aksiyalar, obligatsiyalar sotish, shuningdek kredit qo'yilmalari ko'rinishida olish mumkin. Korxonalarni rivojlantirishning moliyaviy manbalarini shakllantirish jarayonini boshqarish, bozor iqtisodiyotiga mablag 'sarflashning eng samarali yo'nalishlarini belgilash ayniqsa muhimdir.

O'ZTY AJ korxonalari faoliyatining ushbu sohasidagi muvaffaqiyati ko'p jihatdan temir yo'l kompaniyasining iqtisodiy xizmatlari xodimlarining tashabbusiga, aniq vaziyatlarda innovatsion echimlarni topishga va ulardan foydalanish samaradorligini oshirishga bog'liq. O'ZTY AJ stantsiyasining ko'payishi uchun yangi korxonalarni qurish, mavjud korxonalarni rekonstruktsiya qilish va texnik qayta jihozlash xarajatlarining umumiy summasi.

Temir yo'l transportini rivojlantirishga yo'naltirilgan kapital qo'yilmalarning asosiy yo'nalishi temir yo'llarning o'tkazish qobiliyati va quvvatini oshirishdan iborat. UTYni rivojlantirish konsepsiyasi nafaqat yangi tashkilotni tashkil etish uchun asos yaratish, balki import o'rnini bosuvchi moddiy va texnik resurslarni ishlab chiqarishni ko'paytirish

uchun o'z va qarz mablag'larining bir qismini innovatsiyalar va investitsiyalarga yo'naltirish siyosatiga rioya qilish zarurligini ta'kidlaydi.

Respublika iqtisodiyotining jahon bozoriga chiqishi munosabati bilan yuk va yo'lovchi tashish transportiga talabning prognoz o'sishi O'zbekiston Respublikasida temir yo'l transportini rivojlantirishning quyidagi ustuvor yo'nalishlarini belgilaydi:

avtotransport parkini va sohaning yer osti infratuzilmasini rejali va muntazam yangilashni davom ettirish;

- ta'mirlash bazasini yanada rivojlantirish;

- iste'molchilarning ortib borayotgan talablarini inobatga olgan holda xizmatlar samaradorligini, sifatini va ro'yxatini kengaytirish maqsadida transport jarayoniga yangi texnologiyalarni joriy etish va mavjud texnologiyalarni takomillashtirish.

Muayyan kapital manbasini ishlatishga qaror qilishdan oldin uning haqiqati va qiymatini baholash kerak. Buning uchun quyidagi mezonlardan foydalaning:

- investitsiyalarning mumkin bo'lgan hajmi;

- investor tomonidan taklif qilinadigan shartlar;

- tashkiliy qiyinchiliklar;

- zarur moliyaviy xarajatlar;

- olish ehtimoli;

- investitsiya jarayonini boshqarish darajasi, erkinlik darajasi;

Investitsiyalarning ustuvor yo'nalishlarini va potensial investorlarni aniqlash investitsiyalarning investitsion strategiyasini tavsiflovchi muhimdir. Hozirgi vaqtda O'zbekiston temir yo'l tarmog'ining investitsiya strategiyasi rivojlanish banklari yoki davlat tomonidan moliyalashtirilishi mumkin bo'lgan investitsiyalarni tanlashga asoslangan va davlat kafolati olinishiga bog'liq. Raqobat muhitining rivojlanishi bilan xususiy investitsiyalar va banklarni moliyalashtirish oqimi ko'payadi (hukumat kafolatlarisiz). Amaliyot shuni ko'rsatadiki, agar korxonada mablag'larning jiddiy etishmasligi bo'lsa, uning moliyaviy natijalari ijobiy bo'lmaydi. Shuning uchun zamonaviy sharoitda pul mablag'larini jalb qilish va ulardan samarali foydalanish vazifasi kalitlardan biridir.

Muammo korxonani rivojlantirish uchun tashqi investitsiyalarni qanday jalb qilishdir. Kompaniya uchun investitsiyalarni maqbul shartlarda olish juda muhimdir. Agar pul noqulay sharoitlarda olingan bo'lsa, kompaniya yo'qotish xavfini o'z zimmasiga oladi.

O'z navbatida, korxonani unga zarur bo'lgan mablag 'bilan ta'minlaydigan tomon bunday operatsiyadan foyda olish xavfining qanchalik yuqori ekanligini sinchkovlik bilan o'rganib chiqadi. Pul o'z egasiga daromad keltirishi kerak va shuning uchun ularning sarmoyasi jozibador bo'ladi: ammo, qanday sharoitlarda, investitsiya qilingan mablag'larning qaytarilishi shartnoma shartlariga muvofiq kafolatlangan yoki yo'qligini bilish muhimdir: miqdorlar, muddatlar va boshqalar.

Sarmoyani tashqaridan jalb qilishga muhtoj bo'lgan iqtisodiy subyektning vazifasi - potensial investorni ishonchli investitsiya rejasiga ishonirish, ishlab chiqarishni rivojlantirishga o'z mablag'larini investitsiyalashdan xabardor bo'lish

O'TY temir yo'l kompaniyasida so'nggi yillarda ishlab chiqarish bazasini mustahkamlash va infratuzilmani rivojlantirish uchun xorijiy investitsiyalarni jalb qilish sezilarli darajada o'sdi. Masalan, Samarqand-Toshkent avtomagistralining asosiy o'tish qismida yuqori yo'l tarkibini mustahkamlash, harakatdagi tarkibni ta'mirlash korxonalarini rivojlantirish. Biroq, yaqin vaqtgacha temir yo'l kompaniyasining mavjud obyektlarini rekonstruktsiya qilish va rivojlantirish uchun tashqi investorlardan kapital jalb qilish zarurati ozgina qondirildi. Buning asosiy sababi - potensial investorlarning manfaatlarini hisobga oladigan qulay shart-sharoitlarni yaratish bo'yicha manfaatdor tomonlarning harakatlarining etarli darajada qo'llanilmasligi. Shunday qilib, 2003 yilda tashkil etilgan "Uzremvagon" aksiyadorlik jamiyatida bugungi kunda xorijiy investorlarga mo'ljallangan aksiyalar paketi sotilmaganligicha qolmoqda.

Korxonani rivojlantirish uchun moliyaviy manbalarni izlash, bozor iqtisodiyotiga mablag'larni eng samarali yo'naltirish yo'nalishlarini aniqlash ayniqsa muhimdir. Moliyaviy menejment sohasida muvaffaqiyatga erishish ko'p jihatdan SLC iqtisodiy xizmatlari xodimlarining tashabbusiga, muayyan vaziyatlarda innovatsion echimlarni topish va ulardan foydalanish qobiliyatiga, ulardan foydalanish samaradorligini oshirishga bog'liq.

Pul - sarmoya - barchaga kerak, ammo hamma ham bunga erisha olmaydi.

Muammo nimada?

Temir yo'l kompaniyasi, masalan, kredit shaklida, maqbul shartlarda investitsiyalarni talab qiladi. Potensial qarz beruvchi kreditdan foyda olishda qanchalik xavfli ekanligini o'rganmoqda. Temir yo'l kompaniyasi va uning korxonalarining kreditga layoqatliligini belgilovchi asosiy omillardan biri yuk tashish hajmining barqaror o'sishi, qo'llab-quvvatlanadigan mahsulotlarni sotish va sotishdan tushgan tushumlardir. Buning uchun transport xizmatlariga bo'lgan talab bozorini doimiy ravishda o'rganish asosida investitsiyalarni boshqarishni tashkil etish, yuk tashish hajmlari va yordamchi mahsulot (ish, xizmat) sotishning barqaror o'sishini ta'minlash uchun zarur choralarni ko'rish zarur. Temir yo'l kompaniyasi yuqori tezlikda kapitalni jalb qilishning barcha shakllaridan foydalanmoqda. Rivojlanayotgan bozor iqtisodiyotida aktsiyalarni chiqarish orqali kapitalni ko'paytirish tobora muhim ahamiyat kasb etmoqda.

Aksiya - bu aksiyadorlik jamiyatining ishida, foydasida (daromadida) va jamiyat tugatilganda mulkiy balansni taqsimlashda qatnashish huquqini tasdiqlovchi qimmatli qog'oz.

Kapitalni jalb qilishning ushbu shakli o'zining afzalliklari va kamchiliklariga ega. Xususiy kapitaldan foydalanishning afzalliklari: birinchidan, bu korxonaga (temir yo'l kompaniyasi) aksiyadorlarning mablag'larini (kapitalini) jalb qilish orqali investitsiya imkoniyatlarini sezilarli darajada oshirishga imkon beradi;

ikkinchidan, har bir aktsiyadagi daromad korxonaning iqtisodiy faoliyati natijalariga bog'liq. Bu korxonaga aksiyadorlarining ishchilarini rag'batlantiradi,

- mehnat unumdorligi va ishlab chiqarish samaradorligini oshirish, moliyaviy natijalarning o'sishi bo'yicha tashabbuslarning namoyon bo'lishi;

uchinchidan, aksiyalar yordamida kapital noma'lum muddatga jalb qilinadi va uni qaytarish majburiyatisiz.

Kamchiliklari:

1. Aksiyadorlar sonining kengayishi boshqaruvni qiyinlashtiradi
2. Aktsiyalarni chiqarish ko'p sonli ishtirokchilar o'rtasida daromadlarning bo'linishiga olib keladi.

Kapitalga bo'lgan ehtiyojni hisoblashda quyidagilarni e'tiborga olish tavsiya etiladi.

- qo'shimcha aksiyalarni chiqarish to'g'risida qaror qabul qilinganidan 6-8 oy o'tgach;
- shu vaqt ichida mablag 'to'liq hajmda olinishiga kafolat yo'q;

Aksiyalarni chiqarishni rejalashtirayotganda mablag'larga bo'lgan ehtiyojning qariyb 20% dan oshadigan miqdorga e'tibor qaratish tavsiya etiladi.

Aksiyalar chiqarish orqali o'z kapitalining o'sishi bilan bir qatorda korporativ obligatsiyalar bo'yicha zayomlar va moliyaviy lizing tashqi mablag'larni jalb qilishda muhim manba bo'lishi mumkin.

Obligatsiya - bu davlat tomonidan chiqarilgan turli xil qimmatli qog'ozlar; qarz majburiyati sifatida aksiyadorlik jamiyatlari, shahar hokimiyati va boshqalar. Daromadning barqaror ta'minoti, unga ko'ra emitent kelajakda ma'lum bir nuqtada egasiga belgilangan kapital miqdorini to'lashga va foizlarni to'lashga majbur qiladi. Obligatsiya aksiyadan farq qiladi, uning egasi aksiyadorlik jamiyatining a'zosi emas va ovoz berish huquqiga ega emas. Obligatsiyalangan ssudalar asosiy kapitalga investitsiya kiritish uchun bilvosita kreditlashni anglatadi. 5 yil yoki undan kam muddat bilan qisqa muddatli deb hisoblanadi; 6-15 yoshgacha - o'rta muddatli; 15 yildan ortiq - uzoq muddatli.³¹

Obligatsiyaviy ssudalarni tashkil qilishda investorlar va emitentning manfaatlarini muvozanatlash kerak. Ushbu maqsadlar uchun sarmoyadorlar o'rtasida obligatsiya ssudasi shartlarini qondirishda emitent tomonidan taklif etilayotgan obligatsiyalarning ishonchliligi bo'yicha psixologik ishonchni shakllantirish bo'yicha zarur choralarni ko'rish tavsiya etiladi.

Savollar:

1. Aksiya nima?
2. Obligatsiya deb nimaga aytiladi?
3. Zaxira kapitali nima?
4. "Uzremvagon" aksiyadorlik jamiyati nechanchi yilda tashkil etilgan?
5. Shaxsiy moliyaviy resurslarga nimalar kiradi?

³¹ Moliyaviy menejment. Silaev N.I. va boshqalar, o'quv qo'llanma, 2006 y.

9.2. Bozor iqtisodiyoti sharoitida korxonalarda investitsion faoliyatni boshqarishning asosiy prinsiplari

1. Korxonalar investitsiyalarining tasniflanishi
2. Korxonalar investitsion strategiyasini ishlab chiqish bosqichlari
3. Korxonalar umumiy investitsion siyosatining shakllanish bosqichlari

Xalqaro iqtisodiy aloqalar rivojlanib borayotgan hozirgi sharoitda temir yo'l transportiga investitsiyalarning muhim manbai xorijiy kreditorlardan olingan tashqi kreditlardir. Tashqi qarzlarni bilan, qarz oluvchi tomonidan qarz oluvchiga belgilangan miqdordagi pulni qarz beruvchiga foizlarni qaytarib berishga rozi bo'lgan vaqtdan keyin pul o'tkazmasi mavjud. Qarz oluvchi markaziy masala foiz stavkasi bo'lib, uning muddati qarz oluvchi uchun samarali bo'lib qoladi, bu stavka qanchalik past bo'lsa, qarz oluvchi uchun qabul qilinishi mumkin bo'lmagan boshqa shartlar belgilanmagan bo'lsa, kredit olish shunchalik jozibador bo'ladi.

Kredit qarz oluvchi va qarz beruvchi o'rtasidagi pul munosabati bilan qarzni to'lash va qaytarish shartlari asosida harakatlanishi bilan bog'liq bo'lgan iqtisodiy munosabatni bildiradi. Kreditni tartibga solishning muhim elementi bu kreditga bo'lgan foizdir. Hozirgi vaqtda investorlar tezkor samarani (foyda yoki daromad ko'rinishida) ta'minlaydigan biznes sohalariga kreditlarni jalb qilmoqdalar. Temir yo'l transportida yuridik va jismoniy shaxslarning kapital qo'yilmalari uchun bank kreditlash obyektlariga quyidagilar kiradi:

- sanoat va noishlab chiqarish obyektlarini qurish, kengaytirish, rekonstruktsiya qilish va texnik qayta jihozlash;
- mashinalar, uskunalar, transport vositalari, bino va inshootlarning ko'char va ko'chmas mulkini sotib olish;
- qo'shma korxonalarini shakllantirish;
- ilmiy-texnik mahsulotlar, intellektual qadriyatlar va boshqa mulk obyektlarini yaratish;

- ekologik tadbirlarni amalga oshirish.

Bank bilan yuridik va jismoniy shaxslarning kredit munosabatlarining asosini kredit shartnomasi tashkil etadi. Ushbu hujjat, qoida tariqasida, quyidagi shartlarni beradi: berilgan ssudalar miqdori, ulardan foydalanish shartlari va tartibi, foizlar stavkalari, ssudaga boshqa to'lovlar, ta'minot shakllari (garov, kafolat shartnomasi, kafillik shartnomasi, sug'urta shartnomasi), hujjatlar ro'yxati, bankka taqdim etilgan Yuridik shaxslarga berilgan uzoq muddatli kreditni to'lashning aniq shartlari va davriyligi bankning qarz oluvchi bilan kelishuvi bilan xarajatlarni qoplash, to'lov qobiliyati va moliyaviy asosda belgilanadi. qarz oluvchining holati, kredit xavfi, kredit resurslari aylanishini tezlashtirish zaruriyati to'g'risida.

Sanoat va noishlab chiqarish obyektlari uchun uzoq muddatli kredit berish qarz oluvchi tomonidan uning kreditga layoqatliligi va ushbu tadbirni kreditlash imkoniyatini tasdiqlovchi quyidagi hujjatlarni taqdim etishda amalga oshiriladi:

- korxonani tashkil etish to'g'risidagi nizom (qaror);
- soliq xizmati tomonidan tasdiqlangan oxirgi hisobot sanasidagi kompaniya balansi;
- texnik-iqtisodiy asos (qurilish uchun ajratilgan mablag'larning iqtisodiy samaradorligi va qaytarilishini aks ettiruvchi hisoblash);
- korxonaning moliyaviy ahvoli va to'lov qobiliyatini tasdiqlovchi boshqa hujjatlar.

Bank kredit faoliyatini amalga oshirilishini nazorat qiladi. Agar qarz oluvchi o'z majburiyatlarini bajarmasa, bank kredit shartnomasida nazarda tutilgan iqtisodiy sanksiyalarni qo'llash huquqiga ega.

O'TY AJ asosiy vositalarini rivojlantirishni moliyalashtirishning istiqbolli yo'nalishlaridan biri lizing bo'lishi mumkin. Lizing - bu mashina, uskunalar, transport vositalari, shuningdek sanoat obyektlarini uzoq muddatli ijaraga berish.

Ixtisoslashgan lizing kompaniyasi orqali asosiy vositalarga kapital qo'yilmalarni lizingga xos shakli,

uchinchi tomon uchun ma'lum bir mahsulotga egalik huquqini oladi va uni qisqa, o'rta va uzoq muddatga ijaraga oladi. Lizingning ikkita asosiy turi mavjud - operatsion va moliyaviy. Operatsion shartnomaning qisqaroq muddati va lizing vaqtida uskunalarning to'liq eskirishi bilan tavsiflanadi. Moliya, mohiyatiga ko'ra, sotib olish va sotish bo'yicha

odatiy bitimdan xaridorga o'tish paytiga qadar farq qiladigan xaridlarni uzoq muddatli kreditlashga tengdir. Lizingdan foydalanganda, bu faqat lizing oluvchiga ijaraga olingan mol-mulkdan foydalanish uchun vaqtincha huquq berishini hisobga olish kerak, ammo xuddi shu uskunani sotib olish uchun bank kreditidan qimmatroq bo'lishi mumkin.

Bugungi kunda respublika temir yo'l transportida kapital qo'yilmalarni moliyalashtirish shakli sifatida lizing tegishli lizing kompaniyalari yo'qligi sababli keng qo'llanilmayapti.

- O'zbekistonda temir yo'l transportiga xususiy investitsiyalarni jalb qilish uchun nima talab etiladi?

O'TYni rivojlantirish uchun xorijiy investitsiyalarni qanday jalb qilish kerak?

Vazirlar Mahkamasining 108-sonli qarorida uchta narsa ko'rsatilgan vazifalar:

- raqobatni joriy etish;
- temir yo'lning samaradorligini oshirish;
- temir yo'l sohasiga xususiy investitsiyalarni jalb qilish.

Temir yo'l tarmog'iga xususiy investitsiyalarni jalb qilish to'g'ridan-to'g'ri amalga oshiriladi; Bog'lanish: birinchidan, raqobat muhitining rivojlanishi (mavjudligi), ikkinchidan, temir yo'lning darajasi va samaradorligi.

Bundan tashqari, temir yo'l tarmog'iga xususiy investitsiyalarning kirib kelishi raqobatbardosh samarali temir yo'l transporti tarmog'ini yaratishning muhim sharti sifatida qaraladi. OTB mutaxassislarining hisobotida aytilishicha: bizning tavsiyalarimizni amalga oshirish mintaqaviy rivojlanishni kuchaytirish uchun zamin yaratadi va temir yo'l sohasiga xususiy investitsiyalarning kirib kelishiga yordam beradi, bu esa hukumatning yakuniy maqsadiga, ya'ni raqobatdosh bo'lgan ehtiyojlarning muhim qismini qoplaydigan raqobatbardosh samarali temir yo'l transporti tarmog'ini yaratishga imkon beradi. xususiy sektordan kapital.

Investitsiyalarni boshqarishda ular tomonidan soliqlarni tartibga solish ham muhim ahamiyatga ega. Soliqlar, yig'implar va to'lovlar deganda yuridik shaxslar va fuqarolarning qonun hujjatlarida belgilangan miqdorda va muddatlarda byudjet tizimiga majburiy ajratmalar tushuniladi.

Soliqlar va investitsiyalarning umumiy miqdorini tartibga solishning samarali vositasi ayrim toifadagi to'lovchilarga beriladigan soliq imtiyozlari hisoblanadi. Shunday qilib,

daromad solig'ini hisoblashda barcha korxonalar soliq solinadigan foydani yo'naltirilgan foyda miqdoriga kamaytirish huquqiga ega bo'ladilar

O'rtacha ishchilar soni 200 kishigacha bo'lgan korxonalar soliq to'lovlarini kechiktirish huquqiga ega (investitsiya soliq krediti). Kredit olish uchun kompaniya soliq organi bilan shartnoma tuzadi, unda kreditni to'lash shartlari va foiz stavkalari miqdori belgilanadi (soliq to'lovini kechiktirilgan to'lovlar uchun jarima shaklida kechiktirilgan kun uchun 0,7% to'lashdan ko'ra foydali bo'lishi mumkin). Davlat mulkidagi ulushi 25 foizdan oshadigan korxonalar uchun o'z investitsiya siyosatini amalga oshirishda ushbu shakl muvaffaqiyatli qo'llanilishi mumkin; sho'ba korxonalarining soliq imtiyozlarini kamaytirish, loyihani amalga oshirish xarajatlarini kamaytirish va shu bilan birga loyiha ishtirokchilarining o'z faoliyati natijalari uchun javobgarligini oshirishga imkon beradigan HOLDING sifatida. Investitsion loyihalarni amalga oshirish uchun qulay shart-sharoitlar aktsiyadorlik jamiyatini qayta tashkil etish yoki uning sanoat-moliyaviy guruhiga kirish paytida yuzaga keladi. Ushbu shakl davlat mulki ulushi 25% dan yuqori bo'lmagan korxonalar uchun qo'llaniladi.

Investitsiyalarni amalga oshirish shakllaridan biri bo'lgan kapital qurilish bo'yicha davlat buyurtmasi ixtiyoriy (tanlov) asosida joylashtirilgan. Investitsion loyihalarni davlat ekspertizasi va tasdiqlash tartibi O'zbekiston hukumati tomonidan belgilanadi, uning qarori bilan mustaqil ekspert komissiyalari tuziladi. Ular tarkibiga tegishli hududlar, ilmiy, jamoat va boshqa tashkilotlar vakillari, shuningdek xorijiy ekspertlar kiradi. Eng muhim va yirik respublika obyektlarining maqsadli integrallashgan dasturlarining investitsiya loyihalari xarajatlari byudjetda ko'zda tutilishi kerak.

Savollar:

1. Kredit nima?
2. O'rtacha ishchilar soni nechta bo'lgan korxonalar soliq to'lash muddatini kechiktirish huquqiga ega?
3. Lizingning nechta turi mavjud va ular qaysilar?

9.3. Korxonalar investitsion faoliyatining asosiy yo'nalishlari

1. Kompaniyaning investitsion siyosati
2. Korxonalar investitsiyalari va ularni boshqarishning mohiyati va ahamiyati
3. Korxonalar investitsion faoliyat samaradorligini oshirish masalalari

Investitsion siyosat – bu kapital qo'yilmalarning asosiy yo'nalishini, ularni ishlab chiqarishning rivojlanish sur'atlarini tezlashtiradigan muhim sohalarda konsentratsiyalash choralarini belgilaydigan iqtisodiy qarorlar to'plami. Uning asosiy maqsadi investitsiya jarayonlarini tartibga solish va qo'llab-quvvatlashning samarali tizimini shakllantirishdir.

O'TY temir yo'l kompaniyasining investitsiya siyosati O'zbekiston Respublikasi Prezidenti I.A.Karimovning 2001 yil 2-martdagi "Temir yo'l transportini monopoliyadan chiqarish va aksiyalashtirish chora-tadbirlari to'g'risida" gi farmoniga muvofiq shakllantirilgan. Ushbu Farmonda temir yo'l transporti sohasidagi iqtisodiy islohotlarning ustuvor yo'nalishlari belgilab berilgan. Bularga quyidagilar kiradi:

temir yo'l transporti xizmatlari bozorida monopoliyadan chiqarish va raqobat muhitini yaratish bo'yicha chora-tadbirlarni izchil amalga oshirish;

yo'lovchilarni tashish, harakatdagi tarkibni, muzlatgich va konteyner jihozlarini ta'mirlash bo'yicha korxonalarni bosqichma-bosqich aksiyalashtirish;

transport tizimining boshqaruv qismlari va iqtisodiy munosabatlariga bozor tamoyillari va mexanizmlarini joriy etish;

temir yo'l kompleksini rekonstruksiya qilish, yangilash va modernizatsiyalashga xorijiy investitsiyalarni keng jalb qilish uchun qulay shart-sharoitlar yaratish.

Temir yo'l kompaniyasining investitsiya siyosatining asosi, potensial investorlarning moddiy-texnik bazasini rivojlantirishga, transport xizmatlari bozorida raqobat muhitini yaratish bo'yicha chora-tadbirlarni amalga oshirishga, sohani rivojlantirishning ustuvor yo'nalishlarini belgilashga mablag' sarflashga qiziqish uyg'otish.

O'TY kompaniyasining 2021-yilgacha bo'lgan davrdagi investitsiya siyosati, harakatlanuvchi va boshqa asosiy vositalarni to'ldirish va yangilash tezligini oshirish

bilan bir qatorda transport uchun resurslar importini qisqartirish va yangi raqobatdosh mahsulotlar, ayniqsa ehtiyot qismlar va uskunalarni ishlab chiqarishni o'zlashtirishni ko'zda tutadi. Investitsion siyosat zamonaviy ishlab chiqarish uskunalari va texnologiyalarini, zamonaviy boshqaruv usullarini joriy etish orqali mavjud ishlab chiqarish quvvatlarini oqilona yangilash uchun shart-sharoitlarni yaratishga asoslangan intensiv takror ishlab chiqarishga qaratilgan. Amaliyot shuni ko'rsatadiki, asbob-uskunalarni sotib olishga yo'naltirilgan investitsiyalar ulushining keskin o'sishi bilan ishlab chiqarishning texnik darajasida sezilarli ijobiy o'zgarishlar yuz berishi va shu bilan bajarilgan ishlar va ko'rsatilgan xizmatlarning sifat ko'rsatkichlari yaxshilanishi mumkin. Uning asosiy vazifalaridan biri yuk tashuvchilar va qabul qiluvchilarning yuklarni tashish sifatini yaxshilash uchun talablarini qondiradigan sharoitlarni yaratish maqsadida asosiy vositalar tarkibini takomillashtirishdir, raqobatbardoshligi, yaratilishi ularning hajmini oshirishga yordam beradigan istiqbolli transport texnologiyalarini aniqlash va rivojlantirish.

Sohaning investitsiya siyosati nafaqat uning moddiy bazasini rivojlantirishning ustuvor yo'nalishlarini belgilashda, balki potentsial yuk jo'natuvchilar va qabul qiluvchilarning temir yo'l transporti xizmatlaridan foydalanishga bo'lgan qiziqishini kuchaytirishga qaratilgan muayyan chora-tadbirlarni amalga oshirishda ham namoyon bo'ladi. Jiddiy raqobat sharoitida, masalan, avtotransport bilan, potentsial yuk tashuvchilar uchun nafaqat transport tezligini oshirish, yuklarni eshikma-eshik asosda yetkazib berish, balki ma'lum bir moddiy bazaning mavjudligi va rivojlanishini talab qiladigan, balki uning darajasini oshirish orqali ham qulay shart-sharoitlarni yaratish kerak. mijozlarga xizmat ko'rsatish, ular uchun jozibali shart-sharoitlarni yaratish, masalan, tovarlarning kelishini kutish yoki yuk tashuvchiga kerak bo'lgan transport vositasi to'g'risida aniq ma'lumot berish. Bunday ma'lumotni gaz xizmatlaridan foydalanuvchilar uchun qulay shart-sharoitlarni yaratishga yo'naltirilgan investitsiya siyosatining elementi sifatida ko'rib chiqish mumkin.

Bozor iqtisodiyoti shakllanishining zamonaviy sharoitida sohaning moddiy bazasini rivojlantirishning ustuvor yo'nalishlarini aniqlash va shunga mos ravishda investitsiya siyosati davlat tomonidan qo'llab-quvvatlashdan foydalanish imkoniyatlarini hisobga

olgan holda shakllantirilmoqda. O'zining va qarzga olingan (innovatsiyalar) hisobidan ishlarni keng mezonlar va mumkin bo'lgan iqtisodiy va ijtimoiy oqibatlar bo'yicha bajarish. Innovatsion siyosatning eng muhim printsiplari - bu ishlab chiqarish jarayonining barcha ishtirokchilarining manfaatlarini hisobga olgan holda, har tomonlama baholanadigan innovatsiyalarni maksimal samaradorlik uchun tanlash. Masalan, mamlakat iqtisodiyoti uchun samarasi yalpi ichki mahsulotning o'sishi, soliq bazasini kengaytirish orqali byudjetning mustahkamlanishi bilan belgilanadi. Bitta korxonalar (yuk egasi) uchun samarani faoliyatni diversifikatsiya qilish, foyda, joriy aktivlar va kapitalni o'sishi, bozor pozitsiyalarini mustahkamlashda ko'rish mumkin.

Temir yo'l kompaniyasining investitsiya siyosatini amalga oshirishda uning korxonalarini:

- investitsion va innovatsion takliflar portfelini shakllantirish;
- qabul qilingan mezonlarga muvofiq ustuvor takliflarni (loyihalarni) tanlang;
- har bir ustuvor loyiha uchun muqobil biznes-reja tuzing;
- moliyalashtirish sxemalarini ishlab chiqish;
- moliyalashtirishning mumkin bo'lgan manbalarini aniqlash.

Temir yo'l kompaniyasining investitsiya siyosati investitsiyalarning ustuvor yo'nalishlarini belgilab beradi, bu esa uni rivojlantirish konsepsiyasida o'z aksini topgan.

"O'TY" davlat temir yo'l kompaniyasi rivojlanish konsepsiyasi, O'zbekiston Respublikasi temir yo'l transportining asosiy ustuvorliklari qatorida quyidagilar aniqlandi:

- avtotransport parkini va sohaning yer osti infratuzilmasini rejali va muntazam yangilashni davom ettirish;
- soha talablariga javob beradigan ta'mirlash bazasi va xizmat ko'rsatish tuzilmalarini yanada rivojlantirish.

O'TY avtomobil dvigatellari kompaniyasining rivojlanish konsepsiyasida quyidagilar qayd etilgan:

Harakat tarkibini va boshqa asosiy vositalarni to'ldirish va yangilash zarurati bo'lgan kapital talab qiladigan temir yo'l transporti katta miqdordagi innovatsiyalar va investitsiyalarni talab qiladi. Ushbu muammoni hal qilishda strategik vazifa tashqi

raqobatbardosh mahsulotlar, ayniqsa ehtiyot qismlar va uskunarlar ishlab chiqarishni o'zlashtirish orqali tashqi transport uchun mahsulotlar resurslari importini qisqartirishdir. Ushbu tarmoq kompaniyaning o'z manbalarini faol jalb qilish, chet el investitsiyalari va xususiy kapitalni jalb qilish, shuningdek temir yo'l transportida davlat tomonidan qo'llab-quvvatlanishni o'z ichiga olgan sog'lom investitsiya siyosatini ishlab chiqadi va amalga oshirmoqda.

Chet el investitsiyalarini jalb qilishning asosiy shakllaridan biri bu temir yo'l kompaniyasiga berilgan xalqaro kreditlardir.

Xalqaro kredit - bu xalqaro iqtisodiy munosabatlar sohasida kredit kapitalidan foydalanish, qaytarish, muddat va foizlar asosida valyuta va tovar resurslarini taqdim etishda namoyon bo'ladi. Xalqaro kredit ko'payish jarayonining uzluksizligini va uning kengayishini ta'minlab, ishlab chiqaruvchi kuchlarning rivojlanishini tezlashtirishga yordam beradi. Shu bilan birga, u ishlab chiqarishning o'sishi, uning zaruriy holati va katalizatoridir.

O'zbekiston Respublikasida Xalqaro Valyuta Jamg'armasi, Xalqaro Tiklanish va Taraqqiyot Banki, Osiyo Taraqqiyot Banki, Yevropa Tiklanish va Taraqqiyot Banki mintaqaviy rivojlanish banklari kabi yirik moliya-kredit institutlari faol ravishda O'zbekiston Respublikasida kredit operatsiyalarini amalga oshirmoqdalar.

"UTY" AJ Osiyo Taraqqiyot Bankiga kreditlar taqdim etadi. (OTB), Yevropa tiklanish va taraqqiyot banki (YTTB), Yaponiya banki. Ushbu banklar ishtirokida yirik investitsiya loyihalari amalga oshirilmoqda.

Osiyo Taraqqiyot Banki Samarqand-Toshkent yo'nalishi bo'ylab temir yo'l liniyasini tiklash (modernizatsiya qilish) uchun kredit ajratdi, ko'chma mashina va jihozlarni, shu jumladan temir yo'llarni payvandlash va boshqa turdagi uskunalarni sotib olishda. Kredit 70 million dollarni tashkil etadi.

20 yil muddatga beriladi, yillik 6,76% foiz stavkasi bilan. Imtiyozli muddat 5 yilga beriladi.

Ikkinchi loyiha, OTB va OTEC tomonidan 25 yil muddatga, yiliga 6,38 foiz stavkasi bilan 75 million dollar miqdorida taqdim etilgan temir yo'llarni modernizatsiya qilish, Samarqand-Buxoro-Xiva uchastkasidagi 341 km temir yo'lni va temir yo'lning bir qismini

rekonstruktsiya qilishni nazarda tutadi. birinchi loyiha qamrab olmagan Jizzax va Samarqand o'rtasidagi yo'nalish.

Yevropa tiklanish va taraqqiyot banki (YTTB) UTY temir yo'l kompaniyasiga yuk elektrovozlari parkini yangilashda yordam berish uchun temir yo'l kompaniyasiga 10 yil muddatga 40 million dollar miqdorida kredit berdi. Yaponiya banki (YB) yengil avtomobillarni ta'mirlash ustaxonasini qurish va 25 ta yangi yengil avtomobillarni, shuningdek ta'mirlash ishlari uchun ehtiyot qismlarni sotib olish uchun 59 million AQSh dollari miqdorida kredit ajratdi. Kredit yiliga 2,7% foiz stavkasi bilan taqdim etildi.

2005 yil birinchi yarmida UTY temir yo'l kompaniyasi teplovoz parkini modernizatsiya qilish bo'yicha tender o'tkazdi. Tenderni Rossiyaning Transprom Resurs kompaniyasi yutib oldi. Umumiy qiymati 55 million dollarlik modernizatsiya qilish shartnomasi Yevropa tiklanish va taraqqiyot banki(YTTB) tender komissiyasining qarorini tasdiqlaganidan keyin imzolanadi. Ushbu loyiha YTTB krediti bilan bir qatorda temir yo'l kompaniyasi hisobidan moliyalashtiriladi. Qarzga olingan mablag'lar magistral teplovoz lokomotivlarining 90 qismini modernizatsiya qilishga sarflanadi. Teplovozlarni modernizatsiya qilish OTBning krediti hisobiga moliyalashtiriladigan O'zbekistondagi temir yo'l transporti sohasidagi ikkinchi loyihadir. 1999 yilda YETTB elektrovozlarni parkini modernizatsiya qilish uchun O'zbekistonga 40 million dollar miqdorida kredit berdi. UTY temir yo'l kompaniyasi tomonidan xalqaro kreditdan foydalanish ko'lami, uning hajmi yildan-yilga kengayib bormoqda, bu esa O'zbekiston Respublikasi yalpi ichki mahsulotining o'sishi, mamlakatning ishbilarmonlik aloqalarida ishonchli sherik sifatida xalqaro obro'-e'tiborini mustahkamlash, shuningdek mahsulot (ish, xizmat) sotish hajmini rivojlantirish istiqbollariiga ijobiy ta'sir ko'rsatmoqda). AJ va shunga mos ravishda uning pul mablag'lari. UTY investitsiya siyosati uning investitsiya dasturida amalga oshiriladi.³²

Savollar:

1. Diversifikatsiya deganda nimani tushunamiz?
2. Xalqaro kredit bu nima?

³² Moliyaviy menejment. Silaev N.I. va boshqalar, o'quv qo'llanma, 2006 y.

3. "Temir yo'l transportini monopoliyadan chiqarish va aksiyalashtirish chora-tadbirlari to'g'risida" gi farmoni nechanchi yil qabu qilingan?

4. O'TY temir yo'l kompaniyasi teplovoz parkini modernizatsiya qilish bo'yicha qachon tender o'tkazdi?

5. Investitsion siyosat nima?

9.4. Investitsion faoliyatni modellashtirish

1. Investitsiondasturnishakllantirish

2. Korxonada investitsion faoliyat moliyaviy ko'rsatkichlari

3. Investitsion faoliyat strategiyasi va uni amalga oshirish

Yaqin vaqtgacha temir yo'l transportida investitsiyalarni boshqarish rejada ko'rsatilgan mablag'larning o'z vaqtida sarflanishini nazorat qilish uchun qisqartirilgan edi, shu bilan birga investitsiyalarning asosiy maqsadi bo'lishi kerak.

investitsiya qilingan kapitaldan samarali daromad olish. Bir qator MDH mamlakatlarining temir yo'llarida investitsion menejmentda loyihaviy yondashuv keng qo'llaniladi. Bu aniq loyihalarni boshqarishga asoslangan bo'lib, u biznes-reja shaklida ishlab chiqilgan va byudjetga muvofiq, loyihaning maqsadlariga erishishga qaratilgan vositalar, vositalar va jarayonlar to'plami sifatida tushuniladi.

Investitsiya loyihasining biznes-rejasi - bu investitsion taklifni har tomonlama baholash, u loyihaning istiqbollari ko'rsatishi kerak: loyihalashtirilgan investitsiyalardan nimani kutayotgani, maqbul vaqt ichida uni amalga oshirishning haqiqiy imkoniyatlari, bu nafaqat korxonaning o'zi, balki potensial investor uchun ham ma'lum bo'lishi kerak. Biznes-rejaning maqsadi - potensial investorni qiziqtirish va investitsiyalarni jalb qilish. Investitsiya biznes-rejasi quyidagi bo'limlarni o'z ichiga oladi:

- mahsulotlar (xizmatlar) tavsifi; ushbu bo'limning maqsadi investorni qiziqtirishdir.

Loyihaning raqobatdoshligini, mahsulotga to'lov qobiliyatiga ega talab mavjudligini, loyihani maqbul muddatda amalga oshirish mumkinligini namoyish eting;

- bozorni baholash - potensial investorni mahsulotlarga daromad kelajagini ko'rsatuvchi barqaror talabga ega ekanligiga ishonch hosil qilish;

- ishlab chiqarish imkoniyatlari - ishlab chiqarish salohiyati, muddati, ishlab chiqarish hajmi (masalan, yuk aylanmasi hajmi, yo'lovchi aylanmasi hajmi) bilan tavsiflanadi.

Moliyaviy reja - taxmin qilinayotgan moliyaviy oqimlar, ko'rsatkichlar va loyihani moliyalashtirish tartibi tavsiflanadi.

Moliyaviy jihatdan O'TY temir yo'l kompaniyasining rivojlanish darajasi asosiy moliyaviy ko'rsatkichlarning o'sishi bilan tavsiflanishi mumkin: yordamchi mahsulotlarni (ishlarni, xizmatlarni) tashish va sotishdan tushgan daromad, transport (ish, xizmat) birligi narxining pasayishi va natijada o'sish. sotishdan olingan foyda va rentabellik. Bundan tashqari, moliyaviy ko'rsatkichlarning o'sishi nafaqat trafik hajmining ko'payishi, balki ularning daromadlilik darajasining oshishi bilan ham ta'minlanadi. Shunday qilib, ichki transportda yuk tashishda kompaniyaning investitsiya siyosati rentabellikni oshirishga qaratilgan boshqa chora-tadbirlar bilan bir qatorda, birinchi navbatda, yuk tashish hajmini oshirish yo'nalishi bo'yicha yuk aylanmasi tarkibini o'zgartirish orqali amalga oshiriladi, uning tarif stavkasi yuqoriroq, bu ma'lum investitsiyalarni talab qilishi mumkin. ushbu yuklarni tashish uchun qulay sharoitlar yaratish. Investitsiyalarning ikkinchi moliyaviy istiqbolli yo'nalishi - bu rentabellik yuk tashish bo'yicha o'rtacha ko'rsatkichdan yuqori bo'lgan konteyner transportining jadal rivojlanishiga kapital qo'yilmalardir.

Tashishdan tushadigan daromadni oshirish uchun to'g'ridan-to'g'ri investitsiyalarni jalb qilishning yana bir usuli - bu yuklarni ma'lum yo'nalishlarda (masalan, Samarqand-Toshkent) tezyurar poezdlarda tashish uchun zarur texnik bazani yaratishdir. Bunday tashish temiryo'l kompaniyasining talablarini bajargan holda yuklarni aniq belgilangan vaqtda yetkazib berish bilan bog'liq bo'lgan barcha qo'shimcha xarajatlarni qoplashga tayyor ekanliklarini bildirgan yuk tashuvchilar tomonidan amalga oshirildi.

Investitsiya biznes-rejasining barcha bo'limlarining vazifasi loyihaaning jozibadorligi va ishonchliligini ta'minlashdir. Investitsion qaror qabul qilishda kompaniya investitsiyalardan foydalanish samaradorligini hisobga olishi kerak. Investor nafaqat investitsiya investitsiyalarining hajmini, balki investitsiya loyihasining quyidagi xususiyatlarini ham bilishi kerak:

- korxonaning rivojlanish istiqbollari mavjudmi;

- korporativ madaniyat darajasi;
- investitsiya obyektini rivojlantirishda tormozni boshqarish tizimi mavjud emas;
- loyihani amalga oshirishga qodir bo'lgan xodimlardan tashkil topgan "Jamo" mavjudmi?

- o'zini o'zi rivojlantirish mexanizmi va boshqalar bormi?

Investitsion biznes reja - bu ishlab chiqarishni rivojlantirish va investitsiyalarni rivojlantirishda kapital qo'yilmalardan foydalanish samaradorligiga ta'sir ko'rsatishi mumkin bo'lgan korxonaning barcha jihatlarini batafsil o'rganish, o'rganish, tahlil qilish.

Biznes-rejaning asosiy maqsad va vazifalaridan biri investorni taklif etilayotgan loyihaga mablag' kiritishning samaradorligi va foydasiga ishonirishdir.

Investitsiya loyihalarini amalga oshirish tanlov (tender) asosida tavsiya etiladi. Bu investitsiyalardan foydalanish samaradorligini oshiradi.

Biznes-rejani ishlab chiqishda temir yo'l kompaniyasining ijro etuvchi organi tomonidan tasdiqlangan rejalashtirilgan yil uchun uni rivojlantirishning asosiy parametrlari, loyihani amalga oshirish uchun moliyaviy va byudjet shartlari asosida ishlab chiqilgan investitsiya dasturini shakllantirish uchun qat'iy tartib qabul qilinadi. Har yili kompaniya rivojlanishining asosiy parametrlari va maqsadlari kompaniya boshqaruvining yig'ilishida aniqlanadi va tasdiqlanadi. Bu investitsiya dasturining strategik rivojlanish dasturi va kompaniyaning imkoniyatlari bilan bog'liqligi oshkoraligini ta'minlaydi.

Tasdiqlanganlar nafaqat kompaniyaning asosiy vositalarini rivojlantirish va ko'paytirishning ustuvor yo'nalishlari, balki investitsiya dasturini amalga oshirish uchun moliyaviy shartlar: kapital hajmi; uni moliyalashtirishga yo'naltirilganligi, jalb qilingan moliyalashtirishning maksimal hajmi va investorlarni jalb qilish shartlari.

Investitsion ehtiyojlarni shakllantirish ketma-ketligi aniq belgilanishi kerak.

O'TY AJ 2018-2021 yillarga mo'ljallangan investitsiya rejasini ishlab chiqishda quyidagi tamoyillar qabul qilindi:

- investitsiyalar temir yo'lning uzluksizligini ta'minlash uchun amalga oshiriladi; o'z faoliyatini takomillashtirish va rentabellikni oshirish;

- rejalashtirilayotgan barcha investitsiyalar texnik, moliyaviy va iqtisodiy asoslarni olishi kerak, shunda har bir kapital qo'yilmalar investitsiyalar va iqtisodiy daromadlilik bo'yicha moliyaviy natijalarga ega bo'lishi kerak;

- kapital qo'yilmalar xarajatlarining umumiy qiymati kompaniyaning moliyaviy resurslaridan oshmasligi kerak.

Biznes-rejasining 2018-2021 yillarga mo'ljallangan investitsiya dasturida asosiy investitsiya obyektlari aniqlangan, shu jumladan:

- qo'shni davlatlarni aylanib o'tuvchi yangi liniyalarning qurilishi, bu butun hudud bo'ylab mahalliy transportning bojxona to'siqsiz O'zbekiston hududi orqali o'tishiga va to'lovlarni olishga imkon beradi (tranzit);

- teplovoz va temir yo'l yo'llarini modernizatsiya qilish;

- yangi harakatlanadigan tarkibning qurilishi.

AJ ning 2018-2021 yillarga mo'ljallangan investitsiya rejasi quyidagi tamoyillar va siyosatlariga muvofiq ishlab chiqilgan:

Investitsiyalar temir yo'lning uzluksizligini ta'minlash, uning faoliyatini takomillashtirish va rentabellikni oshirish uchun qilingan. Rejalashtirilgan barcha investitsiyalar texnik, moliyaviy va iqtisodiy asosga ega bo'lishi kerak, shunda har bir kapital qo'yilmalar yetarli moliyaviy natijalarga va iqtisodiy daromadga ega bo'ladi.

2018-2021 yillarda AJ investitsiya rejasini ishlab chiqishda quyidagi tamoyillar qabul qilindi:

- investitsiyalar temir yo'lning uzluksizligini ta'minlash, uning ekspluatatsiyasini yaxshilash va rentabellikni oshirish maqsadida amalga oshiriladi;

- rejalashtirilayotgan barcha investitsiyalar texnik, moliyaviy va iqtisodiy asosga ega bo'lishi kerak, shunda har bir kapital qo'yilmalar investitsiyalar va iqtisodiy daromadlilik bo'yicha moliyaviy daromadga ega bo'ladi;

- Kapital qo'yilmalar xarajatlarining umumiy hajmi kompaniyaning moliyaviy resurslaridan oshmasligi kerak.

2018-2021 yillarda temir yo'l kompaniyasining moddiy-texnik bazasini rivojlantirishga 493,22 million AQSh dollari miqdorida mablag' jalb qilish ko'zda

tutilmoqda (faqat o'z mablag'lari hisobidan moliyalashtiriladigan loyihalar bundan mustasno).

Umumiy investitsiyalarning 44% foizi yangi temir yo'llarni qurishga, 8% foizi harakat tarkibiga, 8% foizi temir yo'llarni qayta tiklashga, 16% foizi harakatlanuvchi tarkibni ta'mirlash bazasini rivojlantirishga, 15% foizi elektrlashtirishga, 4% foizi elektr aloqasiga, 5% boshqa infratuzilma obyektlariga yo'naltiriladi. O'TY AJ 2018-2021 yillarga mo'ljallangan investitsiya rejasi o'z mablag'lari bilan bir qatorda xalqaro manbalardan sezilarli darajada foydalanmaslikni ko'zda tutadi (6.2-jadval).

6.2-jadval

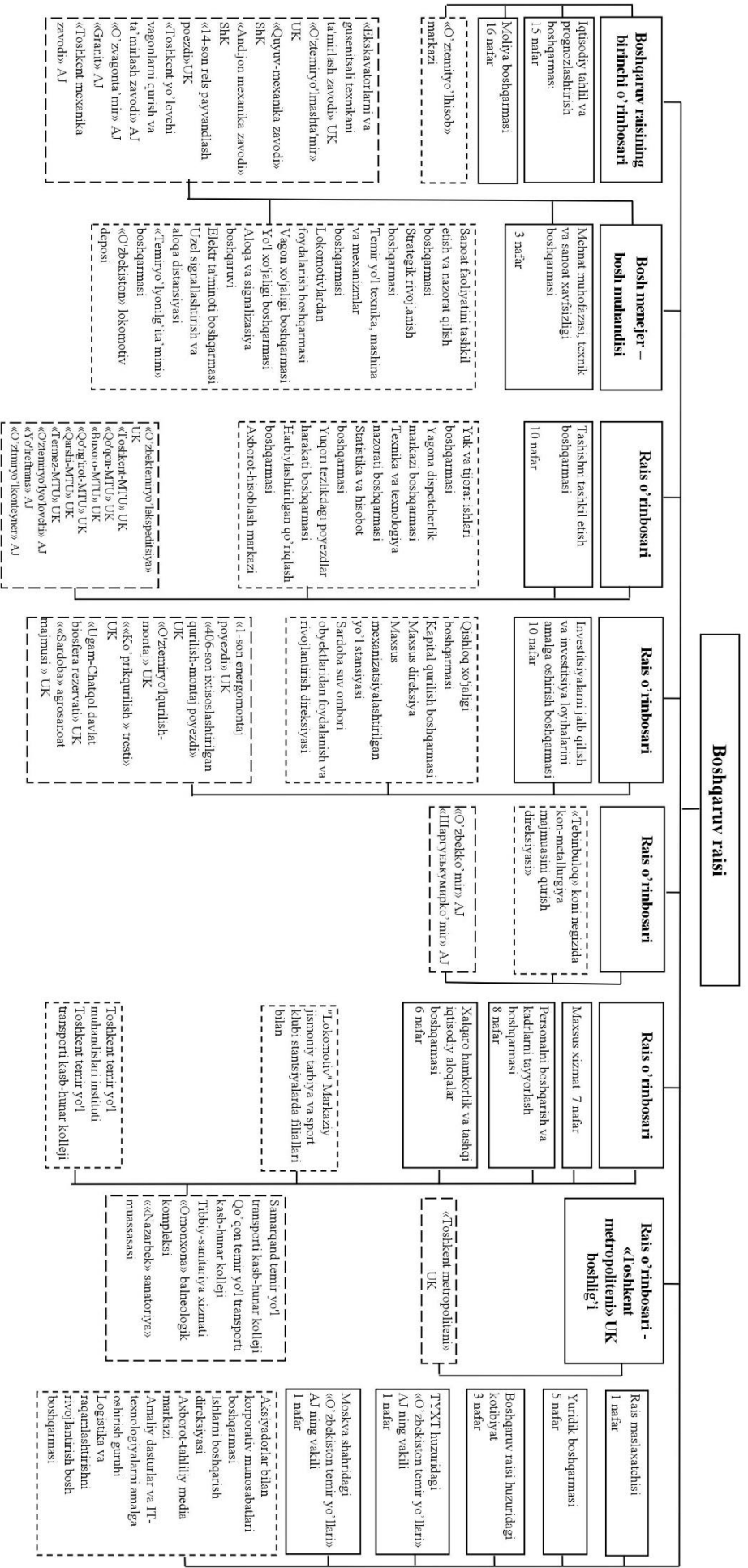
2018-2021 yillarda "O'TY" temir yo'l kompaniyasining investitsiya manbalari jami miqdor foizi

| Moliyalashtirish manbalari | Umumiy summadan foizlar % |
|----------------------------|---------------------------|
| Davlat budjeti | 15 |
| O'zlik mablag'lari | 55 |
| Xalqaro manbalar | 30 |
| Jami: | 100 |

Izoh: ma'lumotlar faqat o'z manbalaridan moliyalashtiriladigan loyihalarsiz taqdim etiladi.

Savollar:

1. Investitsion haqida tushuncha bering.
2. Investitsion muhit nima?
3. Investitsion muhitning iqtisodiy mohiyatini qanday tushunasiz?
4. Investitsion faollik nima?
5. Investitsion risk darajasi qanday tushuncha?



- markaziy apparat
- yuridik maqomiga ega bo'lmagan bo'limlar
- yuridik maqomiga ega bo'lgan bo'limlar

Асосий адабиётлар руйхати

| Т.р | Асосий адабиёт тўғрисидаги маълумотлар |
|-----|---|
| 1 | Financial management: theory and practice. Evgene F. Brigham, Michael C. Ehrhardt. South – Western, 2014. |
| 2 | Intermediate Financial Management (Finance Titles in the Brigham Family) Evgene F. Brigham, Phillip R. Daves lengage learning 2015. |
| 3 | Malikov T., Haydarov N., “Moliya: umumdavlat moliyasi” o`quv qo`llanma Toshkent, “IQTISOD-MOLIYA”, 2009 y. 556 b. |
| 4 | Финансовый менеджмент. Силаев Н.И. и др. Учебник, 2006 г. |
| 5 | Moliya. Vahobov A., Malikov T., Darslik 2011 y.. |

Қўшимча адабиётлар

| Т.р | Асосий адабиёт тўғрисидаги маълумотлар |
|-----|--|
| 1 | Брейли Р., Майерс С. Принципы корпоративных финансов / Пер. С англ. Н.Барышниковой.- М.:ЗАО “Олимп-Бизнес”, 2014.-1008с. |
| 2 | Гладышева Е.В. Финансовый менежмент : конспект лекций / ва.- Ростов н /Д:Феникс. 2014-158 |
| 3 | Ковалев В.В., Ковалев Внт.В. Финансовый менежмент в вопросах и ответах: учебное пособие.- Москва : Проспект. 2013.-304с. |

| | |
|----|---|
| 4 | Свиридов О.Ю. Финансовый менеджмент : 100 экзаменационных ответов /О.Ю. Свиридов, А.А.Лысоченко. – Раствор н/Д : Феникс, 2014-251. (1)с. – (Зачет и экзамен). |
| 5 | Теплова Т.В., Корпоративные финансы: учебник для бакалавров.- М.: Издательство “Юрайт”, 2013. – 655с. – Серия: Бакалавр Углубленный курс. |
| 6 | Брусов П.Н. Финансовый менеджмент. Финансовое планирование: Учебное пособие / П.Н.Бруслв, Т.В.Филатова.-2-е изд.,-М.:ИНФРА-М.2013.-232с.- (Бакалавриат). |
| 7 | Филатова Т.В. Финансовый менеджмент :Учеб. Пособие. – М.:ИНФРА-М. 2014-236с. (Высшее образование: Бакалавриат). |
| 8 | Mirziyoev Sh.M. Erkin va farovon demokratik O‘zbekiston davlatini birgalikda barpo etamiz. Toshkent, “O‘zbekiston” NMIU, 2017. – 29 b. |
| 9 | Mirziyoev Sh.M. Qonun ustuvorligi va inson manfaatlarini ta’minlash yurt taraqqiyoti va xalq farovonligining garovi. “O‘zbekiston” NMIU, 2017. – 47 b. |
| 10 | Mirziyoev Sh.M. Buyuk kelajagimizni mard va olijanob xalqimiz bilan birga quramiz. “O‘zbekiston” NMIU, 2017. – 485 b. |
| 11 | O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 7 fevraldagi “O‘zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirish bo‘yicha harakatlar strategiyasi to‘g‘risida” gi PF-4947-sonli Farmoni. O‘zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to‘plami, 2017 y., 6-son, 70-modda. |

| | |
|----|---|
| 12 | Mirziyoyev Sh.M. Tanqidiy tahlil, qat'iy tartib-intizom va shaxsiy javobgarlik – har bir rahbar faoliyatining kundalik qoidasi bo'lishi kerak. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2016 yil yakunlari va 2017 yil istiqbollari bag'ishlangan majlisidagi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining nutqi. // Xalq so'zi gazetasi. 2017 yil 16 yanvar, № 11. |
| 13 | Лукаевич И. Я. Финансовый менеджмент. учебник. - Москва: ЭКСМО, 2011. - 768 с. |
| 14 | Никулина Н.Н., Суходоев Д.В., Эриашвили Н. Д. Финансовый менеджмент организации. Учебное пособие./- Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2009. - 511 с |
| 15 | Павлова Л.Н. Финансовый менеджмент.: Учебник для вузов./- Москва: "ЮНИТИ-ДАНА", 2003. - 269 с |
| 16 | Берзон Н.И. Финансовый менеджмент. Практикум./- Москва: Издательский центр "Академия", 2011. - 240 с |
| 17 | Яблукова Р. З. Финансовый менеджмент.: В вопросах и ответах/ - Москва: "Проспект", 2005. - 256 с |

Интернет сайтлар, даврий нашрлар

| | |
|---|--|
| 1 | www.esm.gov.uz |
| 2 | www.finance.uz |
| 3 | www.mf.uz |
| 4 | www.ziyonet.uz |

MUNDARIJA

| | | |
|--------------|--|-----|
| | Kirish | 5 |
| 1 bob | Moliyaviy menedjment fanining mohiyati | 7 |
| 1.1 | “Moliyaviy menejment” fanining predmeti va mazmuni | 7 |
| 1.2 | Moliyaviy menejment funksiyalari | 36 |
| 1.3 | Moliyaviy menejment konsepsiyalari | 44 |
| 2 bob | Korxonalarda moliyaviy menedjment | 57 |
| 2.1. | Davlat ishtrokidagi korxonalarda moliyaviy menejment xususiyatlari | 57 |
| 2.2. | Korxonalarda moliyaviy ta’minot jarayonlarini boshqarish | 72 |
| 3 bob | Pul mablag’larini moliyaviy ta’minotga jalb etish | 86 |
| 3.1. | O’z-o’zini moliyalashtirish jarayonini boshqarish yo’nalishlari | 86 |
| 3.2. | Xususiy investitsion fondlardan mablag’lar jalb qilish orqali moliyaviy ta’minot | 123 |
| 4 bob | Korxonada aktivlaridan unumli foydalanish | 136 |
| 4.1. | Korxonada aktivlarining tarkibi va ularni boshqarish | 136 |
| 5 bob | Korxonalarda daromadni oshirish | 144 |
| 5.1. | Xarajatlarni optimallashtirish va daromadlarni maksimallashtirish masalalari | 144 |
| 5.2. | Xarajatlarni optimallashtirish masalalari | 153 |
| 6 bob | Moliyaviy risklarni mohiyati va ularni kamaytirish usullari | 158 |
| 6.1. | Moliyaviy risklar mohiyati va ularni kamaytirish yo’llari | 158 |
| 6.2. | Moliyaviy risklar | 165 |
| 6.3. | Moliyaviy risklarni kamaytirishning ichki mexanizmlari | 169 |
| 6.4. | Moliyaviy risklarni sug’urtalash | 172 |
| 7 bob | Temir yo’l transportida iqtisodiy holatni baholash | 174 |
| 7.1. | Debitorlik va kreditorlik qarzlarni boshqarish | 174 |
| 7.2. | Temir yo’l transportida korporativ boshqaruv | 179 |

| | | |
|--------------|--|------------|
| 8 bob | Korxonalarda soliq menedjmentini tashkil etish va nazorat qilish | 193 |
| 8.1. | Korxonalarda soliq menejmentini tashkil etish | 193 |
| 8.2. | Korxonalarda ichki soliq nazorati | 205 |
| 9 bob | Korxonalarda investitsion faoliyatni olib borish | 210 |
| 9.1. | Korxonalarda investitsion faoliyatni boshqarish | 210 |
| 9.2. | Bozor iqtisodiyoti sharoitida korxonalarda investitsion faoliyatni boshqarishning asosiy prinsiplari | 217 |
| 9.3. | Korxonada investitsion faoliyatining asosiy yo'nalishlari | 221 |
| 9.4 | Investitsion faoliyatni modellashtirish | 226 |
| | ADABIYOTLAR RO'YXATI | 233 |

СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|----------------|---|-----------|
| | Введение | 5 |
| Глава 1 | Сущность науки финансового менеджмента | 7 |
| 1.1 | Предмет и содержание предмета "Финансовый менеджмент" | 7 |
| 1.2 | Функции финансового управления | 36 |
| 1.3 | Концепции финансового менеджмента | 44 |
| Глава 2 | Финансовый менеджмент на предприятиях | 57 |
| 2.1. | Особенности финансового менеджмента на государственных предприятиях | 57 |
| 2.2. | Управление процессами финансовой поддержки на предприятиях | 72 |
| Глава 3 | Сбор средств для финансирования | 86 |
| 3.1. | Области управления процессом самофинансирования | 86 |

| | | |
|----------------|--|------------|
| 3.2. | Финансирование за счет привлечения средств из частных инвестиционных фондов | 123 |
| Глава 4 | Эффективное использование активов предприятия | 136 |
| 4.1. | Структура активов предприятия и управление ими | 136 |
| Глава 5 | Увеличение доходов на предприятиях | 144 |
| 5.1. | Оптимизация затрат и выручка | 144 |
| 5.2. | Вопросы оптимизации затрат | 153 |
| Глава 6 | Сущность финансовых рисков и пути их снижения | 158 |
| 6.1. | Сущность финансовых рисков и пути их снижения | 158 |
| 6.2. | Финансовые риски | 165 |
| 6.3. | Внутренние механизмы снижения финансовых рисков | 169 |
| 6.4. | Страхование финансовых рисков | 172 |
| Глава 7 | Оценка экономической ситуации на железнодорожном транспорте | 174 |
| 7.1. | Дебиторская и кредиторская задолженность | 174 |
| 7.2. | Корпоративное управление на железнодорожном транспорте | 179 |
| Глава 8 | Организация и контроль налогового менеджмента на предприятиях | 193 |
| 8.1. | Организация налогового менеджмента на предприятиях | 193 |
| 8.2. | Внутренний налоговый контроль на предприятиях | 205 |
| Глава 9 | Осуществление инвестиционной деятельности на предприятиях | 210 |
| 9.1. | Управление инвестиционной деятельностью на предприятиях | 210 |
| 9.2. | Основные принципы управления инвестициями на предприятиях в рыночной экономике | 217 |

| | | |
|------|--|-----|
| 9.3. | Основные направления инвестиционной деятельности предприятия | 221 |
| 9.4 | Моделирование инвестиционной деятельности | 226 |
| | Список литературы | 233 |

CONTENT

| | | |
|------------------|---|-----|
| | Introduction | 5 |
| Chapter 1 | The essence of the science of financial management | 7 |
| 1.1 | The subject and content of the subject “Financial Management” | 7 |
| 1.2 | Financial management functions | 36 |
| 1.3 | Financial management concepts | 44 |
| Chapter 2 | Financial management in enterprises | 57 |
| 2.1. | Features of financial management in state enterprises | 57 |
| 2.2. | Management of financial support processes in enterprises | 72 |
| Chapter 3 | Fundraising for financing | 86 |
| 3.1. | Self-financing Management Areas | 86 |
| 3.2. | Financing by raising funds from private investment funds | 123 |
| Chapter 4 | Efficient use of enterprise assets | 136 |
| 4.1. | Enterprise asset structure and management | 136 |
| Chapter 5 | Increase in income in enterprises | 144 |
| 5.1. | Cost optimization and revenue | 144 |
| 5.2. | Cost Optimization Issues | 153 |

| | | |
|------------------|--|------------|
| Chapter 6 | The essence of financial risks and ways to reduce them | 158 |
| 6.1. | The essence of financial risks and ways to reduce them | 158 |
| 6.2. | Financial risk | 165 |
| 6.3. | Internal mechanisms to reduce financial risks | 169 |
| 6.4. | Financial risk insurance | 172 |
| Chapter 7 | Assessment of the economic situation in railway transport | 174 |
| 7.1. | Accounts receivable and payable | 174 |
| 7.2. | Corporate Governance in Rail Transport | 179 |
| Chapter 8 | Organization and control of tax management in enterprises | 193 |
| 8.1. | Organization of tax management in enterprises | 193 |
| 8.2. | Internal tax control in enterprises | 205 |
| Chapter 9 | Implementation of investment activities in enterprises | 210 |
| 9.1. | Investment management in enterprises | 210 |
| 9.2. | The basic principles of investment management in enterprises in a market economy | 217 |
| 9.3. | The main areas of investment activity of the enterprise | 221 |
| 9.4 | Investment Modeling | 226 |
| | List of references | 233 |