

УДК 657.1(629.3)(575.1)

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/49/39>

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН И ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УЧЕТА ДОХОДОВ И РАСХОДОВ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ

©*Бакиева И. А.*, канд. экон. наук, Ташкентский финансовый институт,  
г. Ташкент, Узбекистан, [bakhodir.g@mail.ru](mailto:bakhodir.g@mail.ru)

©*Темиров Ф. Т.*, Ташкентский государственный экономический университет,  
г. Ташкент, Узбекистан, [bakhodir.g@mail.ru](mailto:bakhodir.g@mail.ru)

## PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT SERVICES IN UZBEKISTAN AND THE THEORETICAL BASIS FOR ACCOUNTING FOR INCOME AND EXPENSES IN ENTERPRISES

©*Bakieva I.*, Ph.D., Tashkent Financial Institute, Tashkent, Uzbekistan, [bakhodir.g@mail.ru](mailto:bakhodir.g@mail.ru)

©*Temirov F.*, Tashkent State Economic University, Tashkent, Uzbekistan, [bakhodir.g@mail.ru](mailto:bakhodir.g@mail.ru)

*Аннотация.* В статье рассмотрены вопросы перспективы развития транспортных услуг в Республике Узбекистан и теоретические основы учета доходов и расходов на предприятиях. А также транспортная система и перспективы ее развития, роль автомобильного транспорта в транспортной системе республики, объективная необходимость учета доходов и расходов на предприятиях, отражение доходов и расходов в учетной политике предприятия.

*Abstract.* The article considers the prospects for the development of transport services in the Republic of Uzbekistan and the theoretical basis for accounting for income and expenses at enterprises. As well as the transport system and the prospects for its development, the role of road transport in the transport system of the republic, the objective need to account for income and expenses at enterprises, the reflection of income and expenses in the accounting policy of the enterprise.

*Ключевые слова:* перспективы, доходы, расходы, анализ, учет, совершенствование, предприятия, материально-производственных запасов.

*Keywords:* prospects, income, expenses, analysis, accounting, improvement, enterprises, raw inventories.

В стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан также говорится, что «... проводится активная инвестиционная политика, направленная на модернизацию, техническое и технологическое обновление производства, реализацию проектов в сфере производства, транспорта, связи и социальной инфраструктуры» (1).

Изучение мировой практики по управлению затратами в транспортной системе, структурный анализ материальных затрат, управленческий учет, обобщение данных первичных учетных записей, изучение информационно-аналитической базы данных по управлению затратами и учету, совершенствование теоретических и практических основ разработки недорогих проектов. в стадии реализации. Это основа для определения целевой ориентации в выбранной теме исследования.

Автор считает, что, как и все компании, автомобильные компании имеют свои собственные характеристики сети, которые позволяют им эффективно управлять доходами и

расходами, группировать их, регистрировать, улучшать качество услуг и повышать эффективность.

В развитии транспортного сектора в последние годы доля пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом очень высока.

Исследование показало, что основная часть пассажирских и грузовых перевозок в стране приходится на автомобильный транспорт и его общие и частные причины:

- удобство автомобильных перевозок;
- высокая грузоподъемность;
- высокая стоимость воздушного транспорта;
- слаборазвитые внутренние железные дороги;
- практически нет доступа к речному транспорту;
- высокая доступность автомобильного транспорта.

За годы независимости благосостояние населения, улучшение состояния населения и системы грузоперевозок, создание международных перевозок, безопасность и качество грузовых перевозок привели к созданию международных транспортных предприятий. В настоящее время предприятия автомобильно–транспортной системы осуществляют ряд мероприятий по оказанию качественных транспортных услуг населению и юридическим лицам.

Развитие транспортной системы в международном сообществе было различным по времени и месту. Транспорт также изменился в процессе.

В зарубежных научных исследованиях имеется ряд научных разработок по группировке затрат на автотранспортных предприятиях, которые основаны на их наблюдениях. В частности, расходы автомобильной транспортной компании А. Кудельской и Н. Белозерцевой были постоянными и переменными [1].

Т. Б. Калинина также заявляет, что затраты автомобильной транспортной компании делятся на постоянные и переменные затраты в целях цели, в отличие от команды авторов выше [2]. А. Г. Ефименко и В. П. Ефименко разделяют затраты на переменные и условные постоянные затраты в автотранспортных компаниях [3]. В. Е. Лихачева транспортные расходы разделила на условно фиксированные и переменные [4]. В. Е. Лихачева добавляет к постоянным расходам, не связанным с пройденным автомобильным путем расстояние. Такие затраты включают амортизацию подвижного состава и транспортные расходы, независимо от расстояния, пройденного по норме амортизации. Автор утверждает, что заработная плата водителя и связанные с этим социальные расходы также могут быть включены в фиксированные расходы.

Ученые республики также это прокомментировали, среди них: Р. А. Холбеков, Б. А. Гасанов, А. А. Гашимов, А. Х. Пардаев и другие. В работах этих ученых группировка затрат по объему продукта происходит из общих или других областей автомобильного транспорта. По словам Р. А. Хольбекова, в зависимости от размера продукта он делится на условные постоянные и переменные затраты. Кроме того, они являются: прямыми и косвенными — в зависимости от их участия в производственном процессе; в зависимости от роли экономической деятельности — производство, накладные расходы и оборот; в зависимости от результата — продуктивно и неэффективно; согласно планированию - нормативное и ненормативное; ко времени возникновения — прошлому, настоящему и будущему; В зависимости от направления экономических ресурсов — управляемые и неконтролируемые расходы.

Улучшение учета затрат связано с правильной идентификацией и использованием всех элементов системы, особенно функции управления. Эта функция воплощает процесс

управления и представляет его сущность. Общие функции управления расходами, характерные для любой управленческой деятельности, включают планирование, составление бюджета, учет, анализ и регулирование. Предприятия автомобильного транспорта могут быть единицей управления (автосалон, подразделение), процессом (транспортировка, погрузка, разгрузка, складирование) или событием (прибыль, затраты). Производственная деятельность основывается на признании анализируемого объекта в целом, в частности, предприятие автомобильного транспорта рассматривается как сложная система, которая предоставляет ряд единиц, функций, услуг и функционирует в определенной области, в определенное время и в рамках законодательства. В свою очередь, результаты зависят от многих факторов и ресурсов и ресурсов, доступных для предприятия. Чем сложнее модель работы автомобильного предприятия, тем выше будет ожидаемая производительность завершающей работы.

Например, в соответствии с Национальным стандартом бухгалтерского учета 5 «Основные средства» существуют следующие методы начисления амортизации основных средств (2):

- однострочный метод;
- способ производства, соразмерный объему выполненных работ;
- метод списания основных средств по общему количеству лет (накопительный метод);
- уменьшение остаточного метода.

Однако износ транспортных средств на предприятиях транспортного обслуживания рассчитывается в соответствии со статьей 144 Налогового кодекса строго линейным образом.

Мы рассматриваем амортизацию как пример условного автотранспортного средства Botirtrans. По нашей информации, начальная цена автомобиля составляет 60 миллионов, а конечная цена составляет 5 миллионов. Срок службы 5 лет. Исходя из ставки амортизации 20% для налога на автомобиль, мы рассчитываем следующую таблицу (Таблица).

Таблица.

РАСЧЕТ АМОРТИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЯ НА ПРЕДПРИЯТИИ БОТИРТРАНС  
 (прямой линейный метод)

Срок службы автомобиля	Первоначальная стоимость	Ликвидационная стоимость	Амортизируемая стоимость	Годовая амортизация	Остаточная стоимость
1 год	60 000	5000	55000	11000	49000
2 год	60 000	5000	55000	11000	38000
3 год	60 000	5000	55000	11000	27000
4 год	60 000	5000	55000	11000	16000
5 год	60 000	5000	55000	11000	5000

Как видно из Таблицы, линейная амортизация для автомобиля оценивается в 11 миллионов сумов в год, которая включена в стоимость предоставляемых услуг и не облагается налогом. Обратите внимание, что метод очень прост и вычислительно прост и не вызывает путаницы. Однако независимо от того, как долго используется основной актив, сумма амортизации.

В этом случае многие практики рекомендуют использовать быстрый метод амортизации. Нормы, предусмотренные Налоговым кодексом Республики Узбекистан, установлены для целей налогообложения. То есть расходы на амортизацию, рассчитанные по ставке амортизации, установленной Налоговым кодексом, вычитаются для налогообложения доходов предприятия, если сумма амортизации превышает сумму, рассчитанную по

налоговому кодексу, превышение облагается налогом за текущий период, даже если это расходы.

Вычисленный выше линейный метод основан на предположении, что амортизация зависит от срока полезного использования. Метод расчета амортизации пропорционально объему выполненной работы основан на сумме амортизации, основанной на предполагаемом использовании или предполагаемой эффективности актива. Этот метод основан на инвентаризации основных средств в каждом конкретном году. Чтобы рассчитать сумму амортизации по этому методу, необходимо определить общую оценочную стоимость продукции за весь срок полезного использования и продукции за этот конкретный год.

Метод расчета амортизации пропорционально объему выполненной работы основан на том факте, что амортизация является результатом только использования, а часть периода не играет никакой роли в его расчете [2].

При интенсивном использовании активов, а также под большим влиянием научных и технологических процессов целесообразно рассчитывать амортизацию активов на основе методов ускоренной амортизации.

Метод начисления амортизации для основных средств должен периодически пересматриваться. Если ожидается существенное изменение ожидаемой структуры экономических выгод от этих активов, этот метод следует изменить, чтобы отразить изменения и отразить его как изменения в учетных оценках. Амортизация за текущий и будущие периоды должна корректироваться в соответствии с требованиями МСФО в отношении изменений в учетной политике и учетных оценках.

Проблема расчета амортизации транспортных средств линейным способом может быть решена путем указания нормы амортизации, но не представляется возможным использовать линейный метод для обеспечения стоимости и эффективности некоторых импортируемых на месте легковых и грузовых автомобилей. Например, автобусы Mercedes-Benz в автобусной кабине могут работать до 12–15–1500 км при регулярном использовании в течение 17–18 ч, в зависимости от своевременного технического обслуживания, качества автобуса и эффективного использования водителей. пешком. Эти расстояния не упоминаются ни в одном техническом, техническом документе.

Это не так во всех автобусных залах, которые мы исследовали в одном автобусном сарае. Или, в случае пятилетней амортизации такси на легковых автомобилях, ежедневные смены составляют от 18 до 20 часов. Конечно, есть разительная разница между транспортным средством, которое ходит 18–20 часов в день, 2 или 3 раза в день, и амортизацией 7–8 часов.

Еще одна особенность этой процедуры, которую мы предлагаем, заключается в том, что расчеты являются своевременными и точными, что обеспечивает оперативный учет и отчетность.

Национальный стандарт 5 «Основные средства» указывает на добровольное использование вышеупомянутых методов. Если нормы, предусмотренные Налоговым кодексом, предназначены для целей налогообложения, расходы на амортизацию, превышающие эту норму, включаются в налоговую базу и подлежат налогообложению. Однако следует помнить, что налоговый кодекс определяет разницу между амортизационными расходами, рассчитанными на основе линейного метода и наиболее быстрого метода, и включает налоговую базу.

Национальный стандарт бухгалтерского учета 5 также включает отложенный остаточный метод и накопительный метод в качестве быстрого метода. Можно сделать вывод,

что в дополнение к этим быстрым методам, расчет амортизации не дает никакого налогового режима. То есть способ производства [2].

С одной стороны, если есть расхождение в Национальных стандартах бухгалтерского учета Налогового кодекса, при применении быстрых методов могут использоваться только такие разъяснения, как налоговые отношения [3].

В исследуемых нами автотранспортных компаниях нормы амортизации влияют на стоимость услуг, но также влияют на финансовые показатели автотранспортных компаний.

Поэтому, на наш взгляд, необходимо использовать линейный метод расчета для автомобильных компаний и рассчитывать амортизацию пропорционально объему выполненных работ.

В вышеприведенном пункте применяются нормы амортизации 20% для автотранспортных средств, 15% для грузовых автомобилей и автобусов и даже 10% для отдельных автобусов, в то время как для грузовых автомобилей в транспортном секторе — 10–12 лет, для автобусов — 8–12 лет, для автомобилей — 6–8 лет. В ходе исследования он находился в нормальном состоянии в течение периода исследования (2).

В целом, норма амортизации, установленная Налоговым кодексом Республики Узбекистан, указана для целей налогообложения. Теперь специалисты признают, что эти нормы не соответствуют требованиям современных технологий. Поэтому мы провели исследования по применению норм амортизации на автотранспортных предприятиях. Применение нормы амортизации к определенному проценту является не просто заменой нормы, но также влияет на стоимость услуг.

Обратите внимание, что существующий Налоговый кодекс не содержит положения о нормах амортизации для грузовых автомобилей и автобусов. Внедрение этого предложения в наше законодательство не только обеспечит эффективное использование автотранспорта на предприятиях автомобильного транспорта, но и снизит стоимость услуг и обеспечит точность расчетов [5].

В то же время для снижения стоимости транспортных услуг, оказываемых автотранспортными предприятиями, и дальнейшего развития систем пассажирских и грузовых перевозок целесообразно вычесть затраты из налогооблагаемой базы согласно Налоговому кодексу, даже если они амортизируются на основе ставок, предусмотренных Налоговым кодексом. То есть целесообразно вычесть 15% от общей прибыли предприятия, когда автотранспортное предприятие применяет ставку 10%, основанную на учетной политике, вместо 15%. Хотя действующий налоговый кодекс устанавливает 20% норму амортизации для автотранспортных средств, ни одна из наших компаний не применяет ставку 20% для автобусов и грузовых автомобилей. Большинство из них применяли норму 15%, а в некоторых случаях даже 10%. На основании приведенного выше примера при расчете суммы амортизации годовая сумма амортизации составит около 55-82,5 млн [6].

Для автотранспортных предприятий желательно вычесть расходы из налогооблагаемой базы в соответствии с нормами налогового кодекса при расчете амортизации основных средств и расчете амортизации ниже ставки, установленной налоговым кодексом.

Когда изучали амортизацию основных средств — отметили, что основной проблемой на практике было отсутствие четких признаков амортизации.

На основании исследований по совершенствованию учета затрат на автотранспортных предприятиях были сделаны следующие выводы:

На основании исследований по совершенствованию учета затрат на автотранспортных предприятиях были сделаны следующие выводы:

–Проведение учета затрат на транспортных предприятиях позволит контролировать стоимость, достоверность и прозрачность стоимости услуг.

–В стоимость услуг автотранспортных предприятий республики входят расходы на оплату труда, автомобильное топливо, смазочные материалы, автозапчасти, амортизацию подвижного состава, ремонт подвижного состава. Рассмотренные особенности будут влиять на группировку и учет затрат на предприятиях автомобильного транспорта.

При выборе стоимости ремонта необходимо учитывать следующие принципы:

–реальные расходы обычно отражают ремонт, который не носит регулярный характер (разовый ремонт) и не требует значительных средств. При использовании этого метода затраты на ремонт основных средств отражаются в бухгалтерском учете по мере их возникновения и включаются в стоимость за отчетный период.

–условия, которые должны соблюдаться для отражения фактических затрат на создание или поддержание резерва как часть будущих расходов.

Предприятие может использовать запасы в качестве основы, которые могут отличаться от фактических производственных затрат, но запасы должны быть запасами на конец отчетного периода.

#### *Источники:*

(1). Приложение 1. к Указу Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 г. №УР-4947 «О стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан».

(2). Национальный стандарт бухгалтерского учета Республики Узбекистан (НСБУ) №5 «Основные средства» (Утвержден Приказом министра финансов от 09.10.2003 г. №114, зарегистрированным МЮ 20.01.2004 г. №1299)

#### *Список литературы:*

1. Кудельская А. А., Белозерцева Н. П. Особенности организации деятельности автотранспортного предприятия // Студенческая наука XXI века: материалы XII Междунар. студенч. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 25 янв. 2017 г.). Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2017. С. 274-278. <https://doi.org/10.21661/r-116098>

2. Файзиева У. Т. Юк ташувчи автотранспорт корхоналарида молиявий натижаларнинг хисоби ва аудиторлик текширувини такомиллаштириш. Tashkent. 2002.

3. Balas E. A. Note on the branch-and-bound principle // Oper. Res. 1968. V. 16. №2.

4. Kalonov M. B. Improving the organization of accounting and cost analysis of provision of cars // Omics Publishing Management Journals. 2018. P. 128-129.

5. Kalonov M. B. Regulation and incentive mechanism for foreign investors in Uzbekistan // Proceedings of the VI International Scientific and Practical Conference Social and Economic Aspects of Education in Modern Society. Warsaw, 2018.

6. Kalonov M. B. Organization of accounting and cost analysis of provision of cars // Theoretical & Applied Science. 2016. №6. P. 134-136. <https://doi.org/10.15863/TAS.2016.06.38.28>

#### *References:*

1. Kudelskaya, A. A., & Belozertseva, N. P. (2017). Osobennosti organizatsii deyatel'nosti avtotransportnogo predpriyatiya. In: Studencheskaya nauka XXI veka: materialy XII Mezhdunar. studench. nauch.-prakt. konf. (Cheboksary, 25 yanv. 2017 g.). Cheboksary, TsNS Interaktiv plus, 274-278. <https://doi.org/10.21661/r-116098>

2. Faizieva, U. T. (2002). Yuk tashuvchi avtotransport kerkhonalarida moliyaviy natizhalarning xisobi va auditorlik tekshiruvini takomillashtirish. Tashkent.
3. Balas, E. A. (1968). Note on the branch-and-bound principle. *Oper. Res.*, 16(2).
4. Kalonov, M. B. (2018). Improving the organization of accounting and cost analysis of provision of cars. *Omic Publishing Management Journals*, 128-129.
5. Kalonov, M. B. (2018). Regulation and incentive mechanism for foreign investors in Uzbekistan. In: *Proceedings of the VI International Scientific and Practical Conference Social and Economic Aspects of Education in Modern Society*. Warsaw.
4. Kalonov, M. B. (2016). Organization of accounting and cost analysis of provision of cars. *Theoretical & Applied Science*, (6), 134-136. <https://doi.org/10.15863/TAS.2016.06.38.28>

Работа поступила  
в редакцию 01.11.2019 г.

Принята к публикации  
10.11.2019 г.

---

*Ссылка для цитирования:*

Бакиева И. А., Темиров Ф. Т. Перспективы развития транспортных услуг в Узбекистане и теоретические основы учета доходов и расходов на предприятиях // Бюллетень науки и практики. 2019. Т. 5. №12. С. 329-335. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/49/39>

*Cite as (APA):*

Bakieva, I., & Temirov, F. (2019). Prospects for the Development of Transport Services in Uzbekistan and the Theoretical Basis for Accounting for Income and Expenses in Enterprises. *Bulletin of Science and Practice*, 5(12), 329-335. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/49/39> (in Russian).