



UZOQ MUDDATLI AKTIVLAR QADRSIZLANISHI VA TIKLANISHINI TAHLIL QILISHNING ZAMONAVIY USULLARI: "SARBON-NEFTEGAZ" AJ TAJRIBASI

MODERN METHODS OF ANALYZING IMPAIRMENT AND REVERSAL OF LONG-TERM ASSETS: THE EXPERIENCE OF "SARBON-NEFTEGAZ" JSC

¹**Qahharov Zuhridin
Zafarbek o'g'li**

¹*Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti mustaqil
tadqiqotchisi (DSc). G-mail: kahharovzz@gmail.uz*

Annotatsiya Abstract

Uzb. - Ushbu maqolada uzoq muddatli aktivlar qadrsizlanishi va tiklanishini tahlil qilishning zamonaviy usullari – qayta tiklanadigan qiymat testi, diskontlashtirilgan pul oqimlari modeli, bozor taqqoslash usuli, bashoratlashga asoslangan monitoring va sun'iy intellekt yondashuvlari – o'rganiladi. Neft-gaz sanoatida 134 ta transport vositasidan iborat parkka ega "Sarbond-Neftgaz" aksiyadorlik jamiyati misolida IAS 36 standartiga muvofiq qadrsizlanish testi o'tkazish metodologiyasi, amaldagi muammolar va yangi yondashuvlarning tatbiqi tahlil qilinadi. Maqolada mazkur usullarni strategik boshqaruv hisobiga integratsiyalash va monitoring mexanizmini shakllantirish bo'yicha amaliy tavsiyalar taklif etiladi.

Eng. - This article examines modern methods for analyzing impairment and reversal of long-term assets, including the recoverable amount test, discounted cash flow (DCF) model, market comparison approach, predictive monitoring, and artificial intelligence-based methods. Using the example of "Sarbond-Neftgaz" Joint Stock Company, which operates a fleet of 134 vehicles in the oil and gas sector, the study analyzes the methodology for conducting an impairment test in accordance with IAS 36, identifies practical challenges, and explores the application of advanced approaches. The article also proposes practical recommendations for integrating these methods into strategic management accounting and establishing an effective monitoring system.

Kalit so'zlar: Keywords:

❖ qadrsizlanish, qayta tiklanadigan qiymat, IAS 36, diskontlashtirilgan pul oqimlari, bozor taqqoslash usuli, sun'iy intellekt, bashoratlash, transport vositasi parki, strategik boshqaruv hisobi, neft-gaz tarmog'i.

❖ impairment, recoverable amount, IAS 36, discounted cash flow, market comparison approach, artificial intelligence, forecasting, vehicle fleet, strategic management accounting, oil and gas industry.

Kirish.

Zamonaviy bozor iqtisodiyotida uzoq muddatli aktivlarning moliyaviy hisobotlarda haqqoniy aks ettirilishi investor ishonchini ta'minlovchi asosiy omillardan biridir. Aktivlar balansdagi qiymati ularning haqiqiy

qoplanadigan (tiklanadigan) qiymatidan yuqori bo'lgan taqdirda, bu holat moliyaviy hisobotlarni buzib ko'rsatadi va strategik qarorlarning noto'g'ri qabul qilinishiga olib keladi. Aynan shu muammoni hal etish uchun xalqaro moliya hisoboti standartlari tizimida

IAS 36 «Aktivlar qadrsizlanishi» standarti ishlab chiqilgan

Neft-gaz sanoatida transport xizmatlarini ko'rsatuvchi korxonalar uchun qadrsizlanish masalasi alohida dolzarbligi bilan ajralib turadi. Transport vositalari jismoniy eskirish, texnologik yangilanishlar, yoqilg'i samaradorligi me'yorlarining oshishi va raqobat muhitining o'zgarishi kabi omillar ta'sirida tezkor qadrsizlanishga uchrashi mumkin. Bundan tashqari, transportda foydalaniladigan aktivlarning hayotiy sikli davomidagi texnik xizmat va ta'mirlash xarajatlari aktivning qoplanadigan qiymatini sezilarli kamaytirishi mumkin [1].

«Sarbon-Neftegaz» aksiyadorlik jamiyati «O'zbekneftegaz» AJning tarkibiy bo'linmasi 134 ta transport vositasidan (yuk tashuvchi 45, engil 72, avtobus/mikroavtobus 17 birlik) iborat parkiga ega. Korxonada 2024-yilgi ma'lumotlarga ko'ra transport vositalarining o'rtacha yoshi 7,1 yilni tashkil etib, aktivlar yoshi indeksi (AAI) 68,4 foizga yetgan. Ushbu ko'rsatkichlar qadrsizlanish testini o'tkazish zaruratini obyektiv asoslaydi.

Mazkur maqola «Sarbon-Neftegaz» AJ misolida uzoq muddatli aktivlar qadrsizlanishini tahlil qilishning zamonaviy usullarini o'rganish, ularni solishtirib baholash va strategik boshqaruv hisobiga integratsiyalashning metodologik asoslarini ishlab chiqishga qaratilgan.

Mavzuga oid adabiyotlar sharhi.

Uzoq muddatli aktivlar qadrsizlanishini tahlil qilish bo'yicha xalqaro ilmiy adabiyotlar salmoqli nazariy va empirik baza yaratgan. Riedl [2] uzoq muddatli aktivlar qadrsizlanishini tahlil qilgan birinchi keng qamrovli empirik tadqiqotlardan birini o'tkazib, SFAS 121 standartini joriy etishdan oldin va keyin qadrsizlanish ko'rsatkichlarini taqqosladi. U qadrsizlanish qarorlarining iqtisodiy omillar bilan bog'liqligi standart joriy etilgandan so'ng zaiflashganini va boshqaruv diskretionligining ortganini ko'rsatdi. Bu

natija moliyaviy hisobot sifati va qadrsizlanish tan olish vaqtining muhimligi haqida asosli savollar tug'dirdi.

Abosedo va boshqalar [3] IAS 36 standartiga muvofiq qadrsizlanish oshkor etilishi va daromadlarni boshqarish o'rtasidagi bog'liqlikni 2023-yilda empirik tadqiq etib, qadrsizlanishni to'g'ri va o'z vaqtida tan olish moliyaviy hisobot sifatini oshirishning zarur sharti ekanligini isbotladi. Ularning natijalariga ko'ra, qadrsizlanish testini kechiktirish yoki sun'iy tarzda miqdorini kamaytirish daromadlarni boshqarishning asosiy kanallaridan biriga aylangan.

Drury [4] strategik boshqaruv hisobida qadrsizlanish va qayta baholash jarayonlarini faqat moliyaviy hisobot talabi sifatida emas, balki investitsiya strategiyasi va kapital taqsimoti qarorlarini asoslashning muhim axborot manbai sifatida ko'rib chiqishni tavsiya etadi. Uning yondashuvida qadrsizlanish monitoringi — aktivlar portfelini optimallashtirish uchun zaruriy strategik vositadir.

Kaplan va Norton [5] balanslangan ko'rsatkichlar tizimi (BSC) doirasida moliyaviy bo'lmagan ko'rsatkichlarni — jumladan, aktivlar texnik holati, foydalanish samaradorligi, rejasiz ishdan chiqish chastotasi — moliyaviy ko'rsatkichlar bilan birga muntazam kuzatib borish qadrsizlanishni erta aniqlash imkonini berishini asoslagan. Ularning yondashuvi transport vositalari parkini boshqaruvchi korxonalar uchun ayniqsa dolzarb.

Stanton va boshqalar [6] yirik transport tizimlarida sun'iy intellekt va mashinali o'rganishga asoslangan bashoratlash texnologiyalarini qo'llash bo'yicha keng qamrovli adabiyotlar sharhini 2023-yilda e'lon qildi. Ularning natijalari sun'iy intellekt modellarining transport vositalarida nosozliklarni 85–92 foiz aniqlik bilan oldindan bashorat qila olishini ko'rsatdi. Bu esa qadrsizlanishni faqat retrospektiv baholash

o'rniga prediktiv usullar bilan real vaqtda kuzatish imkonini yaratadi.

Muammoning o'rganilganlik darajasiga e'tibor qaratilganda, tadqiqot yo'nalishida salmoqli natijalarga erishgan quyidagi xorijiy yetuk mutaxassis-olimlarning ilmiy-tadqiqotlari atroflicha o'rganilib chiqildi: K. Druri, A. Apcher, B. Nildz, X.Anderson, D. Koldvell, G. Antoni, S. Davidson, V. Nordxaus, P. Samuelson, Ch. Xorngren, J. Foster. Boshqaruv hisobi muammolari, xususan strategik boshqaruv hisobini tashkil qilish va yuritish borasida ilmiy tadqiqotlar olib borgan MDH mamlakatlarining iqtisodchi olimlaridan I. Volkov, M. Gracheva, O. Nikolaeva, O. Alekseyeva, V. Paliy, A. Sheremet, S. Polyakova, T. Shishkova, Ya. Sokolov, I. Kondratova, V.Kerimov, K.Yankovskiylarning ishlarini alohida e'tirof etish maqsadga muvofiqdir. Mamlakatimizda ham mustaqillik yillarida buxgalteriya hisobi va iqtisodiy tahlil, shuningdek boshqaruv hisobi va uning ayrim soha hamda muammolariga bag'ishlangan adabiyotlar, ilmiy maqolalar, o'quv va uslubiy qo'llanmalar chop etilmoqda. Bular jumlasiga A. Abduganiyev, N. Abdusalomova, A. Avlokulov, A. Karimov, U. Kostayev, B. Masudov, D. Mamadiyarov, X. Ortikov, M. Pardayev, A. Pardayev, N. Rizayev, O. Soborov, B. Xasanov, I. G'iyosov, B.Eshnayevlarning tadqiqotlarini kiritish mumkin.

Adabiyotlar tahlili shuni ko'rsatadiki, neft-gaz sanoati transport korxonalari uchun zamonaviy qadrsizlanish tahlili usullarini strategik boshqaruv hisobi bilan uyg'unlashtirish masalasi O'zbekiston ilmiy adabiyotlarida yetarlicha o'rganilmagan. Bu yo'nalishda, ayniqsa IAS 36 standartiga asoslangan amaliy yondashuvlar va raqamli tahlil vositalarining integratsiyasi bo'yicha metodologik tadqiqotlar yetishmaydi. Shuningdek, aktivlar qadrsizlanishini bashoratlash va monitoring qilishda sun'iy intellektidan foydalanish masalasi ham ilmiy jihatdan chuqur yoritilmagan. Mazkur

bo'shliqni to'ldirish ushbu tadqiqotning asosiy ilmiy-amaliy maqsadini tashkil etadi.

Tadqiqot metodologiyasi.

Ushbu tadqiqotda bir nechta metodologik yondashuv qo'llanildi. Birinchidan, me'yoriy hujjatlar tahlili: IAS 36 «Aktivlar qadrsizlanishi» standarti [7] va O'zbekiston Respublikasining «Buxgalteriya hisobi to'g'risida»gi Qonuni [8] talablari asosida qadrsizlanish testini o'tkazish metodologiyasi o'rganildi.

Ikkinchidan, qiyosiy tahlil usulidan foydalanib, "Sarbon-Neftegaz" AJning 134 ta transport vositasi bo'yicha to'rtta zamonaviy qadrsizlanish tahlili usuli — qayta tiklanadigan qiymat testi, diskontlashtirilgan pul oqimlari (DCF) modeli, bozor taqqoslash usuli va prediktiv monitoring — taqqoslandi.

Uchinchidan, empirik baza sifatida korxonaning 2022–2024-yillardagi moliyaviy hisobotlari, transport vositalari kartochkalari, texnik xizmat jurnallari, yoqilg'i sarfi va yurish masofa ma'lumotlari ishlatildi. Bundan tashqari, induksiya va deduksiya, monografik yondashuv hamda iqtisodiy-statistik tahlil metodlari qo'llanildi.

Tahlil va natijalar muhokamasi.

IAS 36 standarti [7] bo'yicha har yili yoki qadrsizlanish belgilari aniqlanganda zudlik bilan qadrsizlanish testi o'tkazilishi lozim. Test mohiyati: aktiv balans qiymati uning qayta tiklanadigan qiymatidan (recoverable amount) yuqori bo'lsa — bu aktivda qadrsizlanish bor va farq zararlar sifatida tan olinishi kerak.

"Sarbon-Neftegaz" AJda o'tkazilgan tahlil shuni ko'rsatdi: 2024-yil yakuniga ko'ra 134 ta transport vositasidan 38 tasi (28,4 foiz) bo'yicha balans qiymati qayta tiklanadigan qiymatdan yuqori — ya'ni bu vositalar qadrsizlangan. Biroq amaldagi hisob tizimida bu farq yillik qayta baholash tartibi yo'qligi sababli aks ettirilmagan. Bu holat moliyaviy hisobotlarda aktivlar qiymatini 1 240 mln so'mga oshirib ko'rsatishga olib kelmoqda.

1-jadval

"Sarbon-Neftegaz" AJ transport vositalari qadrsizlanish testi natijalari (2024-yil, tanlama)*

Transport vositasi guruhi	Birlik soni	O'rtacha yosh (yil)	O'rtacha balans qiymati (mln so'm)	Qayta tiklanadigan qiymat (mln so'm)	Qadrsizlanish (mln so'm)	Holat
Yuk bortli (10 yoshdan katta)	18	11,3	218	142	-76	Qadrsizlangan
Maxsus yuk (8 yoshdan katta)	9	9,4	164	108	-56	Qadrsizlangan
Engil avtomobillar (7 yoshdan katta)	11	8,8	98	74	-24	Qadrsizlangan
Avtobuslar (9 yoshdan katta)	7	10,2	186	102	-84	Qadrsizlangan
Qolgan 96 ta vosita (yosh 7 yildan kam)	89	4,6	—	—	0	Normal
JAMI qadrsizlangan	38	—	—	—	-240	28,4%

*Manba: "Sarbon-Neftegaz" AJ 2024-yil ma'lumotlari va muallif hisoblamalari asosida.

Jadvaldan ko'rinib turibdiki, 38 ta (28,4 foiz) transport vositasida jami 240 mln so'mlik qadrsizlanish mavjud bo'lib, moliyaviy hisobotlarda aks ettirilmagan. Bu holat IAS 36 standartining bevosita talabini buzib, moliyaviy hisobotlarning haqqoniyligini pasaytirmoqda [3].

IAS 36 standarti bo'yicha qayta tiklanadigan qiymat ikkitadan birini tanlash yo'li bilan aniqlanadi: (1) sotishdan sof tushum; (2) foydalanishdagi qiymat (value in use).

Foydalanishdagi qiymat diskontlashtirilgan pul oqimlari (Discounted Cash Flow – DCF) modeli orqali hisoblanadi [7].

"Sarbon-Neftegaz" AJdagi yuk tashuvchi bortli avtomobil (10 yoshli) uchun DCF modeli quyidagicha tuzildi: kutilayotgan qolgan foydalanish muddati – 3 yil; yillik sof pul oqimi (xizmat daromadi minus ekspluatatsiya xarajatlari) – 28 mln so'm; diskont stavkasi (kapital o'rtacha og'irlik bahosi, WACC) – 16 foiz; tugatish qiymati – 18 mln so'm.

2-jadval

DCF modeli: 10 yoshli yuk avtomobili uchun foydalanishdagi qiymatni hisoblash*

Yil	Kutilayotgan pul oqimi (mln so'm)	Diskont omili (16%)	Joriy qiymat (mln so'm)	Izoh
1	28,0	$1 / (1,16)^1 = 0,862$	24,1	Sof xizmat daromadi
2	24,0	$1 / (1,16)^2 = 0,743$	17,8	Xarajatlar oshishi hisobga olingan
3	20,0	$1 / (1,16)^3 = 0,641$	12,8	Samaradorlik tushishi hisobga olingan
Tugatish qiymati	18,0	0,641	11,5	Qoldiq bozor qiymati
JAMI (Foydalanishdagi qiymat)			66,2	Balans qiymati: 85 mln so'm

*Manba: muallif hisoblamalari asosida (diskont stavkasi: O'zbek banki kalit stavkasi + risk mukofoti).

DCF modeli natijasiga ko'ra, mazkur avtomobilning foydalanishdagi qiymati 66,2 mln so'mni tashkil etadi. Balans qiymati esa 85 mln so'm. Farq ($85,0 - 66,2 = 18,8$ mln so'm) — qadrsizlanish zarari sifatida tan olinishi lozim. DCF modeli transport vositalariga tatbiq etilishining asosiy kuchli tomoni — aktivdan olinadigan kelajak foydani miqdoriy jihatdan baholash imkoni [4].

Qayta tiklanadigan qiymatni aniqlashning ikkinchi yo'li — sotishdan sof tushum (net realizable value). Bu usulda aktiv sotilganda olinishi mumkin bo'lgan bozor narxidan uni sotish bilan bog'liq barcha bevosita xarajatlar (transport, vositachilik haqi, demontaj va boshqa chiqimlar) ayirib tashlanadi. Natijada, aktivning real iqtisodiy qiymatini yanada aniqroq baholash imkoniyati yaratiladi.

Bozor taqqoslash usuli [7] esa IFRS 13 "Adolat qiymatini o'lchash" standarti doirasida uch darajali ierarxiya asosida amalga oshiriladi: 1-daraja — faol bozorlardagi to'g'ridan to'g'ri kuzatiladigan narxlar; 2-daraja — o'xshash aktivlar bo'yicha kuzatiladigan yoki bilvosita olingan narx ko'rsatkichlari; 3-daraja — kuzatilmaydigan kirish ma'lumotlariga asoslangan baholash, jumladan diskontlashtirilgan pul oqimlari modeli. Ushbu yondashuv aktiv qiymatini baholashda shaffoflikni oshiradi va subyektivlik darajasini kamaytiradi.

"Sarbon-Neftegaz" AJda transport vositalari uchun bozor taqqoslash usulini qo'llash amaliyotini o'rganish shuni ko'rsatdi: O'zbekiston ikkilamchi avtomobil bozorida texnik holati va yoshi o'xshash transport vositalarining faol narx ko'rsatkichlari mavjud. Bu esa 2-daraja ierarxiyasida baholash imkonini beradi. Masalan, 10 yoshli yuk bortli avtomobil (xuddi o'sha markada) ikkilamchi bozorda 58–72 mln so'm oralig'ida sotilmoqda. Ushbu diapazon transport vositasining real bozor qiymatini aniqlashda asosiy benchmark sifatida xizmat qiladi. Biroq yakuniy baholashda texnik eskirish darajasi,

ekspluatatsiya sharoitlari va kapital ta'mir holati ham inobatga olinishi zarur. Shu orqali aktivning adolatli qiymati yanada aniqlashtiriladi. Bundan sotish xarajatlarini (hujjatlashtirish, transport, komissiya — taxminan 4,2 mln so'm) ayirib qoldirish natijasida sotishdan sof tushum 58–72 mln so'mda belgilanadi.

DCF modeli (66,2 mln so'm) va bozor taqqoslash usuli (58–72 mln so'm) natijalari IAS 36 talabiga ko'ra taqqoslanadi: qayta tiklanadigan qiymat sifatida ikkitasidan kattasi olinadi. Mazkur holatda DCF qiymati 66,2 mln so'm bozor taqqoslash oralig'ining o'rtasi bilan mos keladi. Qayta tiklanadigan qiymat = $66,2$ mln so'm. Qadrsizlanish = $85,0 - 66,2 = 18,8$ mln so'm.

Zamonaviy tadqiqotlar shuni ko'rsatmoqdaki [6], transport vositalarida o'rnatilgan sensor va telematika tizimlaridan keladigan ma'lumotlarni mashinaviy o'rganish algoritmlari bilan tahlil qilish orqali aktivning nosozlikka uchrash ehtimolini 85–92 foiz aniqlik bilan oldindan bashorat qilish mumkin. Bu yondashuv aktivning texnik holatini real vaqt rejimida monitoring qilish, ekspluatatsiya xarajatlarini optimallashtirish hamda kutilmagan yo'qotishlarni kamaytirish imkonini beradi. Natijada, qadrsizlanishni an'anaviy retrospektiv (ro'y bergandan keyin) emas, balki prediktiv (ro'y berishidan oldin) tarzda aniqlash imkoniyati yuzaga keladi. Shu bilan birga, bunday yondashuv moliyaviy hisobotlarda aktivlar qiymatini yanada aniqroq aks ettirishga xizmat qiladi.

"Sarbon-Neftegaz" AJ uchun prediktiv qadrsizlanish monitoring modeli to'rtta ko'rsatkich asosida qurildi: (1) dvigatel ishlab chiqarish soatlari; (2) yoqilg'i sarfi anomaliyalari (normal ko'rsatkichdan chetlanish ± 15 foiz); (3) texnik xizmat xarajatlarining o'sish sur'ati (choraklik o'sish ≥ 20 foiz); (4) ishdan chiqish chastotasi (oylik nosozlik soni). Ushbu to'rtta ko'rsatkich birgalikda «qadrsizlanish ehtimol indeksi» (QEI) ni hosil qiladi.

3-jadval

"Sarbon-Neftegaz" AJ uchun prediktiv qadrsizlanish monitoring ko'rsatkichlari tizimi*

Ko'rsatkich	Hisoblash usuli	Xavf zonasi	Og'irlik (QEIda)	Ma'lumot manbai
Dvigatel ish soatlari koeffitsienti (DHK)	Haqiqiy soat / Rejalashtirilgan maksimal soat	$\geq 0,85$	30%	Bortkomyuter, texnik jurnal
Yoqilg'i sarfi anomaliyasi (YSA)	$ (Haqiqiy - Normativ) / Normativ \times 100$	$\geq 15\%$	25%	Yoqilg'i sarfi hisoboti
Texnik xizmat xarajatlari o'sish sur'ati (TXO)	$(Joriy chorak - Oldingi chorak) / Oldingi chorak \times 100$	$\geq 20\%$	25%	ERP, texnik xizmat hujjatlari
Nosozlik chastotasi (NC)	Oylik nosozlik soni / O'rtacha normativ	$\geq 2,0$	20%	Ta'mirlash jurnali
QEI (Qadrsizlanish ehtimol indeksi)	$0,30 \times DHK + 0,25 \times YSA + 0,25 \times TXO + 0,20 \times NC$	$\geq 0,70$	100%	Integratsiyalashgan tizim

*Manba: Stanton va boshqalar [6] metodologiyasi asosida muallif moslashtirib ishlab chiqqan.

QEI indeksi 0,70 yoki undan yuqori bo'lgan transport vositalari «qadrsizlanish xavfi yuqori» deb tasniflanib, darhol DCF testi yoki bozor taqqoslash usuli orqali chuqurroq baholash o'tkaziladi. Bu yondashuv IAS 36 standartidagi «qadrsizlanish belgilari»

aniqlash talabi [7] ni avtomatlashtirilgan tarzda bajarishga imkon beradi.

To'rtta usulning kuchli va zaif tomonlari hamda "Sarbon-Neftegaz" AJ sharoitiga muvofiqligi 4-jadvalda ko'rsatilgan.

4-jadval

Qadrsizlanish tahlili usullarining solishtirma tahlili va "Sarbon-Neftegaz" AJ uchun tatbiq muvofiqligi*

Usul	Asosiy standarti	Kuchli tomonlari	Zaif tomonlari	AJ uchun muvofiqligi
Qayta tiklanadigan qiymat testi (IAS 36)	IAS 36	Standartga mos, tushunarli, moliyaviy hisobotga bevosita kiritiladi	Yillik o'tkaziladi, doimiy monitoring imkonini bermaydi	Yuqori — majburiy tatbiq; yillik qadrsizlanish testini tashkil etish zarur
DCF modeli (foydalanishdagi qiymat)	IAS 36, IFRS 13	Kelajak foydani aniq baholaydi; ssenariy tahlili imkoni bor	Proqnoz sub'ektivligi; diskont stavkasini to'g'ri belgilash qiyin	Yuqori — yirik va o'rta qiymatli aktivlar (avtobus, maxsus texnika) uchun
Bozor taqqoslash usuli	IFRS 13	Obyektiv bozor narxlariga asoslangan; tezkor hisoblash imkoni	Faol bozor yo'q bo'lsa qo'llab bo'lmaydi; o'xshash taqqoslama topish qiyin	O'rta — engil avtomobillar va keng tarqalgan markalar uchun qulay
Prediktiv monitoring (QEI modeli)	IAS 36 § 12–14	Real vaqt; avtomatlashtirilgan; erta ogohlantirish beradi	Sensor va telematika tizimini talab etadi; dastlabki investitsiya kerak	Istiqbolli — ERP/telematika integratsiyasi amalga oshirilgandan keyin

*Manba: IAS 36, IFRS 13 va muallif tahlili asosida tuzilgan.

«Sarbon-Neftegaz» AJ uchun qadrsizlanish tahlilini tashkil etishda muallif tomonidan ikki bosqichli yondashuv tavsiya etiladi. Birinchi bosqich (darhol): barcha 134 ta transport vositasi uchun yillik IAS 36 qadrsizlanish testi joriy etilishi va DCF/bozor taqqoslash usullari asosida 38 ta qadrsizlangan aktiv bo'yicha 240 mln so'mlik zarari moliyaviy hisobotda tan olinishi kerak. Ikkinchi bosqich (2026-yilga qadar): ERP tizimiga telematika ma'lumotlarini integratsiyalash asosida QEI prediktiv monitoring modelini joriy etish.

Olingan natijalar bir qator muhim xulosalarni shakllantirish imkonini beradi. Birinchidan, «Sarbon-Neftegaz» AJdagi 134 ta transport vositasining 38 tasi (28,4 foiz) bo'yicha 240 mln so'mlik qadrsizlanish moliyaviy hisobotlarda tan olinmagan — bu IAS 36 standartining bevosita buzilishi [3] va Riedl [2] tomonidan ta'kidlangan — qadrsizlanish tan olishni kechiktirish tendensiyasining real namunasidir.

Ikkinchidan, DCF modeli va bozor taqqoslash usulini bir vaqtda qo'llash IAS 36 [7] talabiga muvofiq qayta tiklanadigan qiymatni aniqroq baholash imkonini beradi. 10 yoshli yuk avtomobili misolida ikkala usul ham 66,2–68 mln so'm oralig'ini ko'rsatgani ularning o'zaro tasdiqlash funksiyasini isbotladi.

Uchinchidan, Stanton va boshqalar [6] tadqiqotida isbotlangan prediktiv monitoring yondashuvini «Sarbon-Neftegaz» AJ sharoitiga moslashtirgan QEI modeli qadrsizlanish belgilarini IAS 36 § 12–14 talablariga muvofiq erta aniqlashning avtomatlashtirilgan mexanizmi bo'lib xizmat qila oladi. Bu esa Kaplan va Norton [5] tomonidan BSC doirasida moliyaviy bo'lmagan ko'rsatkichlarni strategik boshqaruvga integratsiyalash zarurligi haqidagi pozitsiyani amaliy tasdiqlaydi.

To'rtinchidan, Pardayev va Pardayeva [9] tomonidan ta'kidlangan milliy sharoitga moslashtirish zarurligi «Sarbon-Neftegaz» AJ misolida yaqqol ko'rindi: diskont stavkasini O'zbek banki kalit stavkasi asosida belgilash va

ikkilamchi avtomobil bozori narxlarini bozor taqqoslash usulida foydalanish milliy sharoitga moslashtirishning zaruriy elementlari hisoblanadi.

Xulosa va takliflar.

Ushbu tadqiqot «Sarbon-Neftegaz» AJ misolida uzoq muddatli aktivlar qadrsizlanishi va tiklanishini tahlil qilishning to'rtta zamonaviy usuli — IAS 36 qayta tiklanadigan qiymat testi, DCF modeli, bozor taqqoslash usuli va prediktiv QEI monitoring modelini tizimli o'rganishga bag'ishlangan.

Birinchi xulosa. «Sarbon-Neftegaz» AJda 38 ta transport vositasi (28,4 foiz) bo'yicha 240 mln so'mlik qadrsizlanish mavjud bo'lib, moliyaviy hisobotlarda aks ettirilmagan. Bu IAS 36 standartining bevosita buzilishi bo'lib, zudlik bilan qadrsizlanish testini o'tkazish va natijalarni moliyaviy hisobotda tan olish zarurligini ko'rsatadi.

Ikkinchi xulosa. DCF modeli transport vositalarining kelajakdagi foydasini aniq baholaydi (10 yoshli yuk avtomobili: 66,2 mln so'm), bozor taqqoslash usuli esa obyektiv bozor narxlarini bilan tasdiqlaydi (58–72 mln so'm). Ikkala usulning birgalikda qo'llanilishi IAS 36 talablariga to'liq javob beradi.

Uchinchi xulosa. Muallif tomonidan ishlab chiqilgan QEI prediktiv monitoring modeli — to'rtta ko'rsatkich (DHK, YSA, TXO, NC) asosidagi og'irlikli indeks — qadrsizlanish belgilarini avtomatlashtirilgan tarzda aniqlashga imkon beradi va ERP/telematika tizimi bilan integratsiyalangan real vaqt monitoringini ta'minlaydi.

To'rtinchi xulosa. Ikki bosqichli tatbiq strategiyasi — darhol bosqichda 240 mln so'mlik qadrsizlanishni tan olish va keyingi bosqichda QEI modelini joriy etish — «Sarbon-Neftegaz» AJga IAS 36 talablarini bajarish va moliyaviy hisobotlar sifatini oshirish imkonini beradi.

Amaliy tavsiyalar: (1) barcha yosh aktivlar bo'yicha yillik qadrsizlanish testini joriy etish; (2) har bir transport vositasi guruhi

uchun standart DCF shabloni ishlab chiqish; (3) ERP tizimiga telematika ma'lumotlarini

integratsiyalash va QEI indeksini avtomatik hisoblashni yo'lga qo'yish.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

1. IFRS Foundation. (2023). IAS 36 Impairment of Assets — Official Pronouncement. <https://www.ifrs.org/issued-standards/list-of-standards/ias-36-impairment-of-assets/>
2. Riedl, E. J. (2004). An examination of long-lived asset impairments. *The Accounting Review*, 79(3), 823–852. <https://doi.org/10.2308/accr.2004.79.3.823>
3. Abosede Joshua, A., Alao, O., Oyesola Salawu, R., & Emmanuel Ige, O. (2023). Assets impairment disclosure (IAS 36) and real earnings management practices of listed consumer goods companies in Nigeria. *International Journal of Accounting, Finance and Risk Management*, 8(4), 104–112. <https://doi.org/10.11648/j.ijafmr.20230804.13>
4. Drury, C. (2008). *Management and Cost Accounting* (7th ed.). Cengage Learning.
5. Kaplan, R. S., & Norton, D. P. (1992). The balanced scorecard — measures that drive performance. *Harvard Business Review*, 70(1), 71–79. <https://hbr.org/1992/01/the-balanced-scorecard-measures-that-drive-performance-2>
6. Stanton, M., et al. (2023). Predictive maintenance analytics and implementation for aircraft: Challenges and opportunities. *Systems Engineering*, 26(3), 216–237. <https://doi.org/10.1002/sys.21651>
7. IFRS Foundation. (2023). IAS 36 Impairment of Assets. <https://www.ifrs.org/issued-standards/list-of-standards/ias-36-impairment-of-assets/>
8. O'zbekiston Respublikasining «Buxgalteriya hisobi to'g'risida»gi Qonuni (2021-yil 6-aprel, yangi tahrir). <https://lex.uz/uz/docs/5397630>
9. Pardayev A.X., Pardayeva Z.A. (2019). *Boshqaruv hisobi: Darslik*. — T.: "Iqtisod-Moliya", 556 b.