HUDUDIY INFRATUZILMANI RIVOJLANTIRISHNI MOLIYALASHTIRISHNING NAZARIY-METODOLOGIK ASOSLARI

Xotamov Sardorbek Umar o‘g‘li
Mustaqil izlanuvchi, FarDU, O‘zbekiston Respublikasi Iqtisodiyot va moliya vazirligi bosh mutaxassisi,
sardor.xatamov@imv.uz

Annotatsiya. *Maqolada hududiy infratuzilmani moliyalashtirishning iqtisodiy mazmuni, nazariy-metodologik asoslari va uning hududiy rivojlanishga ta’siri kompleks tadqiq etilgan. Hududiy o‘sish nazariyalari, davlat investitsiyalari, xususiy kapital ishtiroki hamda davlat-xususiy sheriklik mexanizmlarining infratuzilma loyihalarini amalga oshirishdagi o‘rni yoritilgan. Infratuzilmaviy investitsiyalarning ishlab chiqarish samaradorligi, aholi bandligi, tadbirkorlik faolligi, xizmatlardan foydalanish imkoniyati va hududlararo iqtisodiy tafovutlarga ta’siri asoslangan.*

Tadqiqotda nazariy qiyoslash, institutsional tahlil, diskontlangan pul oqimlari va ssenariyli hisoblash usullaridan foydalanilgan. Moliyalashtirish manbalarini tanlashda loyiha qiymati, iqtisodiy qaytim, fiskal yuklama, ijtimoiy samara va moliyaviy risklarni baholash mezonlari tizimlashtirilgan. Shuningdek, davlat budjeti, xalqaro moliya institutlari kreditlari, grantlar, xususiy investitsiyalar va davlat-xususiy sheriklik asosidagi moliyalashtirish shakllarining afzalliklari hamda cheklovlari qiyosiy tahlil qilingan.

Maqolada infratuzilma loyihalarini baholashda moliyaviy daromad bilan bir qatorda ijtimoiy qaytim, xizmatlar sifati, aholi qamrovi va uzoq muddatli fiskal barqarorlikni hisobga olish zarurligi asoslangan. Shu asosda loyiha tayyorgarligi, mablag‘larning o‘zlashtirilishi, qurilish muddati va erishilgan natijalarni qamrab oluvchi monitoring ko‘rsatkichlari taklif etilgan. Tadqiqot natijalari hududiy infratuzilma loyihalarini rejalashtirish, moliyalashtirish va boshqarish samaradorligini oshirish, investitsiya resurslaridan oqilona foydalanish hamda moliyaviy qarorlar shaffofligini ta’minlashga xizmat qiladi. Keltirilgan hisob-kitoblar metodik yondashuvni izohlovchi shartli misollar bo‘lib, real loyihalarning empirik natijalarini ifodalamaydi.

Kalit so‘zlar: *hududiy infratuzilma, davlat investitsiyalari, moliyalashtirish, multiplikator, xalqaro moliya institutlari, Jahon banki, davlat-xususiy sheriklik, fiskal risk, iqtisodiy samaradorlik, investitsiya loyihalari, budjet barqarorligi, moliyaviy monitoring, infratuzilmaviy rivojlanish.*

KIRISH

Bugungi globallashuv va iqtisodiy integratsiya sharoitida hududlarning barqaror iqtisodiy rivojlanishini ta’minlash, ishlab chiqarish salohiyatini oshirish va aholi turmush sifatini yaxshilashda infratuzilma tizimining o‘rni tobora ortib bormoqda. Transport, energetika, kommunal xo‘jalik, suv ta’minoti, ijtimoiy va raqamli infratuzilmaning rivojlanganligi hududlarning investitsiyaviy jozibadorligi, tadbirkorlik faolligi hamda iqtisodiy raqobatbardoshligini belgilovchi muhim omillardan biri hisoblanadi. Shu bois infratuzilmani rivojlantirish uchun zarur moliyaviy resurslarni shakllantirish, ularni samarali taqsimlash va investitsiya loyihalarining natijadorligini ta’minlash dolzarb iqtisodiy masalalardan biriga

aylanmoqda.

Jahon bankining infratuzilmaga bag‘ishlangan 1994-yilgi hisobotida infratuzilma xizmatlarining sifati, ulardan foydalanish imkoniyatlari va xizmatlarni taqdim etish mexanizmlari iqtisodiy taraqqiyot bilan uzviy bog‘liqlikda o‘rganilgan [1]. Ushbu yondashuv infratuzilmani moliyalashtirishni faqat qurilish va rekonstruksiya uchun yo‘naltiriladigan bir martalik kapital xarajat sifatida emas, balki loyihaning rejalashtirilishidan boshlab, foydalanish va texnik xizmat ko‘rsatish bosqichigacha bo‘lgan butun hayotiy siklni qamrab oluvchi jarayon sifatida baholash zarurligini ko‘rsatadi.

Amaliyot shuni ko‘rsatadiki, infratuzilma loyihalariga moliyaviy resurslarni jalb qilishning o‘zi kutilgan iqtisodiy samaraga erishish uchun yetarli emas. Bunda loyihalarni tanlashning iqtisodiy asoslanganligi, texnik-iqtisodiy hujjatlarning sifatli ishlab chiqilishi, xarid jarayonlarining shaffofligi, qurilish xarajatlarining nazorat qilinishi va obyektlardan foydalanish samaradorligi muhim ahamiyat kasb etadi. Ayniqsa, xalqaro moliya institutlari kreditlari va tashqi qarz mablag‘lari hisobidan amalga oshiriladigan loyihalarda valyuta riski, foiz stavkalari, qarzni qaytarish imkoniyatlari hamda kelgusidagi budjet majburiyatlarini oldindan baholash alohida dolzarblik kasb etadi.

O‘zbekiston sharoitida ham hududiy infratuzilmani modernizatsiya qilish, yangi ishlab chiqarish va xizmat ko‘rsatish obyektlarini tashkil etish, transport-logistika imkoniyatlarini kengaytirish hamda muhandislik-kommunikatsiya tarmoqlarini takomillashtirish katta miqdordagi moliyaviy resurslarni talab qilmoqda. Shu nuqtayi nazardan, infratuzilmani moliyalashtirishda davlat budjeti mablag‘lari bilan bir qatorda, xususiy investitsiyalar, tijorat banklari kreditlari, xalqaro moliya institutlari resurslari va davlat-xususiy sheriklik mexanizmlaridan foydalanish imkoniyatlarini kengaytirish muhim hisoblanadi. Bunday yondashuv moliyalashtirish manbalarini diversifikatsiya qilish, davlatning moliyaviy yukini maqbullashtirish va xususiy sektor ishtirokini kuchaytirishga xizmat qiladi.

Shu bilan birga, hududiy infratuzilmani moliyalashtirishda mavjud resurslardan foydalanish samaradorligi, loyihalarning investitsiyaviy jozibadorligi, moliyalashtirish manbalari o‘rtasidagi mutanosiblik va amalga oshirilgan investitsiyalarning ijtimoiy-iqtisodiy natijalarini baholash masalalari yetarlicha tizimli yondashuvni talab etadi. Xususan, infratuzilma loyihalarining iqtisodiy samaradorligini faqat o‘zlashtirilgan mablag‘lar yoki foydalanishga topshirilgan obyektlar soni bilan emas, balki yangi ish o‘rinlari, tadbirkorlik subyektlari faolligi, transport va logistika xarajatlarining qisqarishi, aholi uchun xizmatlar sifati hamda hududning investitsiyaviy salohiyatiga ko‘rsatgan ta’siri orqali baholash lozim.

Mazkur holatlar hududiy infratuzilmani rivojlantirishni moliyalashtirishning nazariy-metodologik asoslarini chuqur o‘rganish, mavjud moliyalashtirish mexanizmlarini takomillashtirish va moliyaviy resurslardan foydalanish samaradorligini oshirishga qaratilgan ilmiy-amaliy takliflar ishlab chiqish zaruratini yuzaga keltiradi. Shu sababli ushbu maqolada hududiy infratuzilmani rivojlantirishni moliyalashtirishning iqtisodiy mohiyati, asosiy tamoyillari, moliyalashtirish manbalari, institutsional mexanizmlari va samaradorlikni baholash yondashuvlarini

tadqiq etishga alohida e’tibor qaratiladi.

ADABIYOTLAR TAHLILI

Hududiy infratuzilmani rivojlantirishni moliyalashtirish masalalari iqtisodiy adabiyotlarda iqtisodiy o‘sish, davlat investitsiyalari samaradorligi, moliyaviy resurslarni taqsimlash va davlat-xususiy sheriklik mexanizmlari bilan uzviy bog‘liq holda o‘rganilgan. Mazkur yo‘nalishdagi ilmiy tadqiqotlarda infratuzilma iqtisodiyotning ishlab chiqarish salohiyatini kengaytiruvchi, hududlararo iqtisodiy aloqalarni mustahkamlovchi hamda investitsiyaviy faollikni rag‘batlantiruvchi strategik omil sifatida talqin etiladi.

Jahon bankining 1994-yilda chop etilgan World Development Report: Infrastructure for Development hisobotida infratuzilmaning iqtisodiy taraqqiyotdagi o‘rni, moliyalashtirish manbalari va infratuzilma xizmatlarini samarali tashkil etish masalalari keng yoritilgan. Tadqiqotda infratuzilma obyektlarini qurish bilan bir qatorda, ulardan foydalanish samaradorligi, xizmatlar sifati, raqobat muhiti va xususiy sektor ishtirokini kengaytirish zarurligi asoslangan [13]. Mualliflarning yondashuviga ko‘ra, infratuzilma investitsiyalarining iqtisodiy samarasi yaratilgan obyektlar soni bilan emas, balki ular taqdim etayotgan xizmatlarning sifati va uzluksizligi bilan belgilanadi.

C. Kessidesning infratuzilmaning iqtisodiy rivojlanishga qo‘shadigan hissasiga bag‘ishlangan tadqiqotida infratuzilma investitsiyalarining iqtisodiy o‘sishga ta’siri xizmatlardan barqaror va samarali foydalanish imkoniyatlari bilan bog‘liqligi ta’kidlangan. Muallif infratuzilmani rivojlantirishda investitsiya resurslarini to‘g‘ri yo‘naltirish, mavjud obyektlarni saqlash va xizmatlar sifatini yaxshilashni muhim shartlar sifatida ko‘rsatadi [14].

B. Eichengreen rivojlanayotgan mamlakatlarda infratuzilmani moliyalashtirishning tarixiy tajribasini o‘rganib, xususiy kapital ishtirokini kengaytirish imkoniyatlariga e’tibor qaratgan. Uning tadqiqotida infratuzilma loyihalarini moliyalashtirishda davlat mablag‘lari bilan bir qatorda xususiy investitsiyalardan foydalanish, moliyaviy resurslarni jalb qilishning muqobil mexanizmlarini shakllantirish va investitsiya risklarini oqilona taqsimlash masalalari yoritilgan [15].

Xalqaro valyuta jamg‘armasining davlat investitsiyalarini boshqarishni baholashga bag‘ishlangan tadqiqotlarida infratuzilma loyihalarining samaradorligi ularni rejalashtirish, tanlash, amalga oshirish va monitoring qilish jarayonlarining o‘zaro muvofiqligiga bog‘liqligi asoslangan. Xususan, Public Investment Management Assessment (PIMA) metodologiyasida davlat investitsiyalarini boshqarishning institutsional sifati, loyihalarni tanlash mezonlari, moliyaviy intizom va investitsiya natijadorligini baholashga alohida e’tibor qaratiladi [16]. Ushbu yondashuv infratuzilma loyihalarini moliyalashtirishda mablag‘larning o‘zlashtirilishi bilan birga, ularning yakuniy iqtisodiy natijalarini ham baholash zarurligini ko‘rsatadi.

OECD tomonidan 2023-yilda e’lon qilingan Improving the Landscape for Sustainable Infrastructure Financing hisobotida barqaror infratuzilma investitsiyalarini moliyalashtirish, investorlar uchun qulay institutsional muhit yaratish va ekologik,

ijtimoiy hamda boshqaruv mezonlarini hisobga olish masalalari tadqiq etilgan [17]. Ushbu tadqiqot infratuzilma loyihalarini baholashda nafaqat moliyaviy daromadlilik, balki uzoq muddatli iqtisodiy, ekologik va ijtimoiy natijalarni ham hisobga olish zarurligini asoslaydi.

Shuningdek, OECDning infratuzilma boshqaruviga oid yondashuvlarida loyihalarning butun hayotiy sikli davomida aktivlarni boshqarish, ekspluatatsiya va texnik xizmat ko‘rsatish xarajatlarini rejalashtirish, mas’uliyatni taqsimlash hamda moliyaviy barqarorlikni ta’minlash muhim yo‘nalishlar sifatida qaraladi. Bu esa infratuzilmani moliyalashtirishda dastlabki kapital xarajatlar bilan bir qatorda, kelgusidagi foydalanish xarajatlarini ham hisobga olish lozimligini anglatadi [18].

Yuqoridagi ilmiy tadqiqotlarning tahlili shuni ko‘rsatadiki, hududiy infratuzilmani moliyalashtirish masalasi ko‘p qirrali iqtisodiy jarayon bo‘lib, u moliyaviy resurslarni jalb qilish, investitsiyalarni samarali taqsimlash, institutsional boshqaruvni takomillashtirish va loyihalarning uzoq muddatli natijadorligini ta’minlashni qamrab oladi. Shu bilan birga, mavjud tadqiqotlarda infratuzilmani moliyalashtirishning umumiy nazariy va institutsional jihatlari keng o‘rganilgan bo‘lsa-da, hududlarning moliyaviy imkoniyatlari, mahalliy budjet salohiyati, xususiy kapitalni jalb qilish va investitsiya loyihalarining hududiy iqtisodiy samaradorligini yagona metodologik tizim asosida baholash masalalari yanada chuqur tadqiq etishni talab qiladi.

METODOLOGIYA

Tadqiqot nazariy-tahliliy va konseptual xususiyatga ega bo‘lib, hududiy infratuzilmani rivojlantirish, uning iqtisodiy o‘sishga ta’sir mexanizmlari hamda davlat investitsiyalarining iqtisodiy samaradorligini o‘rganishga yo‘naltirildi. Tadqiqotning metodologik asosini tizimli, qiyosiy va institutsional yondashuvlar tashkil etdi.

Tadqiqot uchun ilmiy manbalar maqsadli tanlash usuli asosida saralandi. Bunda iqtisodiy o‘sish va aglomeratsiya nazariyalariga oid fundamental ilmiy ishlar, davlat investitsiyalarining iqtisodiy rivojlanishga ta’sirini yorituvchi ilmiy maqolalar, xalqaro tashkilotlarning uslubiy hujjatlari hamda O‘zbekiston Respublikasining tegishli normativ-huquqiy hujjatlari o‘rganildi. Adabiyotlarni tanlashda ularning tadqiqot mavzusiga muvofiqligi, ilmiy asoslanganligi va nazariy-amaliy ahamiyati asosiy mezon sifatida belgilandi. Mazkur yondashuv tizimli bibliometrik sharh hisoblanmaydi, shu sababli o‘rganilgan manbalar tadqiqot yo‘nalishidagi barcha ilmiy adabiyotlarni to‘liq qamrab oladi, degan da’vo ilgari surilmaydi.

Tadqiqot jarayoni to‘rt bosqichda amalga oshirildi.

Birinchi bosqichda ilmiy abstraksiyalash, nazariy tahlil va mantiqiy umumlashtirish usullari yordamida infratuzilmaning iqtisodiy kategoriya sifatidagi mazmuni, uning tarkibiy elementlari va hududiy iqtisodiy rivojlanishdagi funksiyalari o‘rganildi. Infratuzilmaning ishlab chiqarish samaradorligi, hududiy jozibadorlik va iqtisodiy faollikni shakllantirishdagi o‘rni nazariy jihatdan asoslandi.

Ikkinchi bosqichda qiyosiy va tizimli tahlil usullari asosida infratuzilma investitsiyalarining hududiy iqtisodiy o‘sishga ta’sir mexanizmlari o‘rganildi. Bunda transport, energetika, muhandislik-kommunikatsiya va ijtimoiy infratuzilmaning

iqtisodiy faollik, ishlab chiqarish xarajatlari, mehnat unumdorligi va hududiy aglomeratsiya jarayonlariga ta’siri turli nazariy modellar asosida taqqoslandi.

Uchinchi bosqichda tasniflash, tarkibiy va institutsional tahlil usullari yordamida infratuzilma loyihalarini moliyalashtirish manbalari guruhlandi. Moliyalashtirish mexanizmlari qaytarish majburiyati, kapital qiymati, moliyaviy va operatsion risklarning taqsimlanishi hamda infratuzilma xizmatlaridan olinadigan daromad xususiyatlari bo‘yicha o‘rganildi. Davlat budjeti, davlat qarzlari, davlat-xususiy sheriklik va xususiy investitsiyalar moliyalashtirishning alohida mexanizmlari sifatida qiyosiy tahlil qilindi.

Mazkur bosqichda institutsional tahlil uchun Xalqaro valyuta jamg‘armasining Davlat investitsiyalarini boshqarish baholash tizimi (PIMA) metodologiyasidan foydalanildi. Ushbu metodologiya davlat investitsiyalarini rejalashtirish, loyihalar o‘rtasida taqsimlash va ularni amalga oshirish jarayonidagi institutsional mexanizmlarni tahlil qilish imkonini beradi. Tadqiqotda PIMA yondashuvi hududiy infratuzilma loyihalarining xususiyatlariga uslubiy jihatdan moslashtirildi. Biroq rasmiy PIMA baholash jarayoni amalga oshirilmadi [2].

To‘rtinchi bosqichda iqtisodiy-matematik hisoblash, shartli modellashtirish va sezgirlik tahlili usullaridan foydalanildi. Ushbu bosqichda infratuzilma investitsiyalarining iqtisodiy natijalarini tushuntirish maqsadida investitsiya multiplikatori va iqtisodiy sof joriy qiymat (ENPV) ko‘rsatkichlarining o‘zgarishi shartli hisoblashlar asosida baholandi. Hisoblashlarda narxlar o‘zgarmas, pul oqimlari esa har bir yilning oxirida yuzaga keladi, deb qabul qilindi. Barcha shartli moliyaviy summalar milliard so‘mda ifodalandi.

Modelda qo‘llanilgan diskont stavkalari rasmiy normativ ko‘rsatkich yoki O‘zbekiston iqtisodiyoti uchun empirik baholangan ijtimoiy diskont stavkasi hisoblanmaydi. Ular faqat model natijalarining turli shartli parametrlar ta’sirida qanday o‘zgarishini ko‘rsatish maqsadida tanlandi.

Tadqiqotning axborot-metodologik asosini fundamental ilmiy tadqiqotlar, xalqaro moliya institutlarining uslubiy materiallari, normativ-huquqiy hujjatlar va infratuzilma investitsiyalarini baholashga oid ilmiy manbalar tashkil etdi. Tadqiqot nazariy-tahliliy xarakterga ega bo‘lganligi sababli birlamchi statistik ma’lumotlar asosida ekonometrik hisob-kitoblar amalga oshirilmadi. Shu bois regressiya koeffitsiyentlari, investitsiyalarning iqtisodiy o‘sishga haqiqiy sababiy ta’siri va statistik ahamiyatlilik darajasi aniqlanmadi.

Tadqiqotda qo‘llanilgan metodlar natijalarini umumlashtirish orqali hududiy infratuzilma investitsiyalarining iqtisodiy samaradorligini baholash, moliyalashtirish mexanizmlarini takomillashtirish va davlat investitsiyalarini boshqarish samaradorligini oshirishga qaratilgan ilmiy-amaliy xulosalar shakllantirildi.

TAHLIL VA NATIJALAR

Mualliflik yondashuviga ko‘ra, hududiy infratuzilma — muayyan hududda ishlab chiqarish, tovar va xizmatlar almashinuvi, aholining turmush faoliyati hamda institutsional aloqalar uzluksizligini ta’minlovchi moddiy aktivlar va xizmat ko‘rsatish tizimlari majmuidir. Bunda aktiv, xizmat va yakuniy natija o‘zaro farqlanadi. Masalan,

suv quvuri aktiv, uzluksiz suv yetkazib berish xizmat, aholining vaqt sarfi va salomatlik riskining kamayishi esa kutiladigan natijadir.

Ishlab chiqarish infratuzilmasi transport yo‘llari, elektr tarmoqlari, logistika va muhandislik kommunikatsiyalarini qamrab oladi. Ijtimoiy infratuzilma ta’lim, tibbiyot va boshqa jamoat xizmatlari obyektlarini birlashtiradi. Raqamli infratuzilma ma’lumot uzatish tarmoqlari va elektron xizmatlardan foydalanish imkoniyatlarini ta’minlaydi. Ushbu tasnif analitik maqsadga xizmat qiladi: ayrim obyektlar bir necha guruhga tegishli bo‘lishi mumkin.

Infratuzilmaning iqtisodiy xususiyatlari katta boshlang‘ich sarmoya, uzoq xizmat muddati, tarmoq bog‘lanishlari va ayrim sohalarda tabiiy monopoliya belgilarining mavjudligi bilan izohlanadi. Xizmatdan foydalanish uchun to‘lov undirish imkoniyati barcha obyektlarda bir xil emas. Masalan, mahalliy yo‘lning iqtisodiy nafini to‘liq tarif orqali qoplash qiyin bo‘lishi mumkin, elektr ta’minotida esa tarif mexanizmi mavjud. Shuning uchun iqtisodiy samara bilan tijoriy daromadni tenglashtirib bo‘lmaydi.

Moliyalashtirish manbasini tanlash xizmatning xususiyatidan boshlanishi kerak. Ijtimoiy ahamiyati yuqori, ammo tijoriy daromadi cheklangan obyektlarga byudjet yoki grant resurslari, pul oqimlari barqaror obyektlarga esa qarz va xususiy kapitalni jalb qilish imkoniyati ko‘rib chiqiladi. Bunday guruhlash qat’iy qoida emas, balki loyihani dastlabki saralash vositasidir.

Muvofiqlashtirilgan investitsiyalar g‘oyasi infratuzilma va ishlab chiqarish tarmoqlari o‘rtasidagi o‘zaro to‘ldiruvchanlikni tushuntirishda muhim. P. Rozenshteyn-Rodanning industriallashtirishga oid klassik ishi bir-biriga bog‘liq investitsiyalarni muvofiqlashtirish masalasini o‘rtaga qo‘yadi. Hududiy siyosatda bu g‘oyani alohida obyekt emas, balki logistika, energiya ta’minoti va mehnat resurslarini qamrab olgan loyihalar portfeli shaklida tatbiq qilish mumkin [3].

R. Solouning neoklassik o‘sish modeli kapital jamg‘arilishi va mehnat omillarining uzoq muddatli iqtisodiy o‘sish bilan bog‘liqligini o‘rganadi. Uning bazaviy modeli hududiy infratuzilmani alohida omil sifatida ajratmaydi; mazkur maqolada infratuzilmaviy kapitalni mustaqil omil sifatida kiritish nazariy kengaytirish hisoblanadi [4].

Shartli kengaytirilgan ishlab chiqarish funksiyasi quyidagicha: $Y = A \times K^{\alpha} \times L^{\beta} \times G^{\gamma}$. Bu yerda Y — hududiy mahsulot, A — umumiy omillar unumdorligi, K — xususiy kapital, L — mehnat, G — infratuzilmaviy kapital. α, β va γ tegishli elastiklik parametrlaridir. Ularning qiymati empirik baholanmasdan belgilanmaydi. G ko‘rsatkichini faqat balans qiymati bilan emas, xizmat sifati va aktivning texnik holati bilan ham o‘lchash talab etiladi.

P. Krugmanning yangi iqtisodiy geografiya modeli transport xarajatlari, ko‘lam samarasi va bozor hajmi ta’sirida iqtisodiy faoliyatning makonda joylashishini tushuntiradi. Mazkur nazariyadan kelib chiqadigan muhim xulosa shuki, transport aloqalarini yaxshilash har doim ham hududlararo tafovutni kamaytirmaydi. U ayrim sharoitlarda markazdagi korxonalarning chekka bozorlarga kirishini osonlashtirib, konsentratsiya jarayonini kuchaytirishi ham mumkin [5].

Infratuzilmaviy kapitalning xususiy ishlab chiqarish bilan bog‘liqligi D.

Ashauerning tadqiqotida ham ko‘rib chiqilgan. Uning natijalari AQSH ma’lumotlari doirasida asosiy jamoat infratuzilmasi va unumdorlik o‘rtasidagi aloqani ko‘rsatadi. Biroq ushbu natijalarni O‘zbekiston hududlariga tayyor koeffitsiyent sifatida ko‘chirish metodologik jihatdan asoslanmagan [6].

Qisqa muddatda investitsiya qurilish materiallari, mehnat va xizmatlarga talabni oshiradi. Bilvosita ta’sir ta’minot zanjiri orqali, indutsirlangan ta’sir esa olingan daromadning iste’molga yo‘naltirilishi orqali shakllanadi. Uzoq muddatda xizmatning yaxshilanishi transport va ishlab chiqarish xarajatlarini kamaytirishi, xususiy kapitalning qaytimini oshirishi mumkin. Bu ikki turdagi ta’sir tahlilda alohida ko‘rsatilishi zarur.

XVJning 2014 yilgi tadqiqotida rivojlangan iqtisodiyotlar namunasida davlat investitsiyalarining qisqa va o‘rta muddatli multiplikatorlari mos ravishda taxminan 0,4 va 1,4 deb baholangan. Ushbu baholar tadqiqot namunasi va modeliga xos bo‘lib, O‘zbekiston uchun prognoz yoki normativ hisoblanmaydi. Samara investitsiyalarning sifati va makroiqtisodiy sharoitga bog‘liq [7].

Hududiy ochiq iqtisodiyot uchun soddalashtirilgan talab modelida multiplikator $k = 1 / [1 − c(1 − t) + m]$ shaklida ifodalanadi. Bu yerda c — iste’molga chegaraviy moyillik, t — shartli proporsional soliq stavkasi, m — hududdan tashqariga tovar va xizmatlar xaridiga chegaraviy moyillik. Model narxlar o‘zgarmasligi, bo‘sh ishlab chiqarish quvvatlari mavjudligi va boshqa avtonom xarajatlar o‘zgarmasligi farazlariga asoslanadi. Real sharoitda qurilish resurslari tanqisligi, import va moliyaviy cheklovlar ta’sirni o‘zgartirishi mumkin.

Shartli misolda avtonom investitsiya 100 mlrd so‘m, $c = 0,75$ va $t = 0,20$ deb olindi. Bazaviy ssenariyda $m = 0,25$ bo‘lganda $k = 1 / [1 − 0,75 × 0,80 + 0,25] = 1 / 0,65 = 1,5385$. Soddalashtirilgan model bo‘yicha daromad o‘zgarishi $100 × 1,5385 = 153,85$ mlrd so‘mni tashkil qiladi. Bu haqiqiy yalpi hududiy mahsulot prognozi emas.

1-jadval.

Shartli ssenariylar bo‘yicha multiplikator

Ssenariy	m	k	ΔY, mlrd so‘m
Mahalliy xarid yuqori	0,15	1,82	181,82
Bazaviy	0,25	1,54	153,85
Tashqi xarid yuqori	0,40	1,25	125,00

Birinchi ssenariyda maxraj 0,55, uchinchi ssenariyda 0,80 ga teng. Jadvalda ko‘rsatilgan daromad o‘zgarishlari oraliq koeffitsiyentni yaxlitlamasdan hisoblangan. Ssenariylar orasidagi farq hududdan tashqari xarid ulushining modeldagi ahamiyatini ko‘rsatadi. Lekin mahalliy xaridni sun’iy cheklovlar orqali ko‘paytirish har doim ham maqsadga muvofiq emas: narx, sifat va raqobat shartlari birgalikda baholanishi lozim.

Keyingi empirik tadqiqotda tarmoqlararo balans mavjud bo‘lsa, ishlab chiqarish ta’sirini $x = (I − A)^{-1}f$ modeli orqali tahlil qilish mumkin. Bu yerda A — bevosita xarajatlar koeffitsiyentlari matritsasi, I — birlik matritsa, f — yakuniy talab o‘zgarishi. Yalpi ishlab chiqarish multiplikatorini qo‘shilgan qiymat multiplikatori bilan aralashtirmaslik, oraliq mahsulotlarni ikki marta hisoblamaslik zarur.

Byudjet mablag‘lari ijtimoiy qaytimi yuqori, ammo to‘lov orqali xarajatini qoplash imkoniyati cheklangan loyihalar uchun muhim. O‘zbekiston Byudjet

kodeksida maqsadlilik, natijadorlik va ochiqlik prinsiplari belgilangan. Hududiy infratuzilma uchun ushbu prinsiplarning amaliy mazmuni mablag‘ ajratishni aniq xizmat ko‘rsatkichlari bilan bog‘lash va byudjet majburiyatlarini oldindan rejalashtirishdan iborat [8].

Xalqaro moliya institutlari kreditlari uzoq muddatli investitsiyalarni moliyalashtirishga xizmat qilishi mumkin. Kreditning imtiyozliligi alohida bitim shartlariga bog‘liq; uni faqat nominal foiz stavkasi bilan baholash yetarli emas. Valyuta tarkibi, komissiyalar, imtiyozli davr, amortizatsiya grafigi va birgalikda moliyalashtirish talablari hisobga olinishi kerak. Grantlar qaytarish majburiyatini yuzaga keltirmasligi mumkin, biroq ularning maqsadli ishlatilishi va hisobdorlik talablari saqlanadi.

Davlat-xususiy sheriklikda xususiy tomonning investitsiya va boshqaruv salohiyatidan foydalaniladi. O‘zbekistonning tegishli qonunida sheriklarning resurslarini birlashtirishga asoslangan hamkorlik nazarda tutilgan. Davlat-xususiy sheriklik byudjet xarajatlarini avtomatik ravishda yo‘qotmaydi: davlat to‘lovlari va kafolatlar kelgusi davr uchun majburiyatlarni shakllantirishi mumkin [9].

Moliyalashtirish va xarajatlarni qoplash manbasi farqlanadi. Qarz yoki xususiy kapital qurilish uchun dastlabki resurs bo‘lsa, tarif, byudjet to‘lovi yoki boshqa daromad kelgusida ushbu resurs qaytarilishini ta’minlaydi. Shu sababli tanlov loyihaning butun davridagi moliyaviy oqimlar asosida amalga oshirilishi zarur. Davlat-xususiy sheriklikni an’anaviy davlat xaridi bilan qiyoslashda risklarning taqsimlanishi va xizmat sifati ham inobatga olinadi [10].

Loyihaning moliyaviy tahlili uning operatori uchun pul tushumlari, kapital va joriy xarajatlarni hisobga oladi. Iqtisodiy tahlil esa jamiyat nuqtai nazaridan resurs xarajatlari va ijtimoiy nafni o‘lchaydi. Masalan, yo‘l loyihasida vaqt tejalishi iqtisodiy naf bo‘lishi mumkin, ammo u operatorning bevosita pul tushumi emas. Soliq va subsidiya kabi transfertlarni iqtisodiy tahlilda ikki marta hisoblamaslik kerak.

2-jadval.

Diskont stavkasiga sezgirlik

Stavka	Annuitet koeffitsiyenti	ENPV, mlrd so‘m
8%	6,71008	34,20
10%	6,14457	22,89
15%	5,01877	0,38

Iqtisodiy sof joriy qiymat $ENPV = -I_0 + \Sigma[(B_t - C_t)/(1 + r)^t]$ formulasi bilan hisoblanadi. I_0 — boshlang‘ich investitsiya, B_t — yillik iqtisodiy naf, C_t — yillik iqtisodiy ekspluatatsiya xarajati, r — diskont stavkasi, t — yil. Shartli loyihada I_0 = 100 mlrd so‘m, B_t = 26 mlrd so‘m, C_t = 6 mlrd so‘m, muddat 10 yil, qoldiq qiymat nol deb qabul qilindi.

10 foiz diskont stavkasida annuitet koeffitsiyenti $[1 - (1{,}10)^{-10}] / 0{,}10 = 6{,}14457$. $ENPV = -100 + 20 \times 6{,}14457 = 22{,}89$ mlrd so‘m. Xarajat va nafning diskontlangan nisbati $BCR = (26 \times 6{,}14457) / (100 + 6 \times 6{,}14457) = 1{,}17$. Ikkala ko‘rsatkich mazkur farazlar doirasida ijobiy iqtisodiy natijani ifodalaydi.

Bazaviy ssenariyda boshlang‘ich xarajat 20 foizga oshsa, ENPV 2,89 mlrd so‘mga tushadi. Bu natija kapital xarajatlar nazorati va sezgirlik tahlilining ahamiyatini

ko‘rsatadi.

MUHOKAMA

Tadqiqot natijalari hududiy infratuzilmani rivojlantirishni faqat moddiy obyektlar qurilishi yoki kapital qo‘yilmalar hajmining ortishi sifatida emas, balki hududning ishlab chiqarish imkoniyatlari, xizmatlardan foydalanish darajasi va iqtisodiy faolligini oshiruvchi kompleks jarayon sifatida baholash zarurligini ko‘rsatadi. Bunda infratuzilma aktivlari, ular orqali ko‘rsatiladigan xizmatlar va ushbu xizmatlarning yakuniy iqtisodiy-ijtimoiy natijalari o‘rtasidagi farq muhim ahamiyatga ega. Chunki obyektning qurilishi o‘z-o‘zidan iqtisodiy samaradorlikni anglatmaydi; uning natijasi xizmat sifati, uzluksizligi va foydalanuvchilar uchun yaratilgan iqtisodiy naf orqali namoyon bo‘ladi.

Mazkur yondashuv P. Rozenshteyn-Rodanning muvofiqlashtirilgan investitsiyalar konsepsiyasi bilan uyg‘unlashadi. Ushbu nazariyaga ko‘ra, o‘zaro bog‘liq tarmoqlarga yo‘naltirilgan investitsiyalar bir-birini to‘ldirishi va umumiy iqtisodiy samarani kuchaytirishi mumkin. Tadqiqot doirasida bu holat transport, energetika, logistika va ishlab chiqarish infratuzilmasini alohida loyihalar sifatida emas, balki yagona hududiy loyihalar portfeli sifatida rejalashtirish zarurligini asoslaydi.

R. Solouning iqtisodiy o‘sish modeli hamda D. Ashauerning infratuzilmaviy kapital va ishlab chiqarish unumdorligi o‘rtasidagi bog‘liqlikka oid tadqiqotlari infratuzilma investitsiyalarining uzoq muddatli iqtisodiy ahamiyatini tushuntirishga xizmat qiladi. Biroq mazkur nazariy va empirik natijalarni O‘zbekiston hududlariga to‘g‘ridan-to‘g‘ri tatbiq etish mumkin emas. Shu sababli tadqiqotda infratuzilmaviy kapital ishlab chiqarish funksiyasiga alohida omil sifatida kiritilgan konseptual yondashuv taklif qilindi. Bu yondashuv infratuzilma ta’sirini xususiy kapital va mehnat omillaridan alohida o‘rganish imkonini beradi, ammo tegishli parametrlarni aniqlash uchun keyingi empirik baholash talab etiladi.

P. Krugmanning yangi iqtisodiy geografiya nazariyasi natijalari hududiy infratuzilmani rivojlantirishda muhim bir jihatni ko‘rsatadi: transport va logistika aloqalarining yaxshilanishi barcha hududlar uchun bir xil iqtisodiy natija bermasligi mumkin. Ayrim hollarda infratuzilma rivoji iqtisodiy faoliyatning markaziy hududlarda to‘planishini kuchaytirishi ehtimoli mavjud. Demak, infratuzilma loyihalarini tanlashda nafaqat umumiy iqtisodiy qaytim, balki hududlararo tafovutlar, xizmatlardan foydalanish imkoniyatlari va ijtimoiy qamrov ham hisobga olinishi lozim.

Shartli multiplikator hisob-kitoblari ham hududiy infratuzilma investitsiyalarining natijasi mahalliy iqtisodiyotning tashqi xaridlarga bog‘liqligiga qarab o‘zgarishini ko‘rsatdi. Jumladan, mahalliy xaridlar ulushi yuqori bo‘lgan ssenariyda multiplikator 1,82 ni, bazaviy ssenariyda 1,54 ni, tashqi xaridlar ulushi yuqori bo‘lgan ssenariyda esa 1,25 ni tashkil etdi. Ushbu farq hudud ichida shakllanadigan talab va ishlab chiqarish aloqalarining iqtisodiy ahamiyatini namoyon etadi. Biroq mahalliy xaridlar ulushini oshirish narx, sifat va raqobat talablariga zid bo‘lmasligi kerak.

Investitsiya samaradorligini baholashda ENPV ko‘rsatkichining diskont stavkasiga sezgirligi ham muhim natija sifatida namoyon bo‘ldi. Shartli hisob-kitoblarga ko‘ra, 8 foiz diskont stavkasida ENPV 34,20 mlrd so‘mni, 10 foizda 22,89 mlrd so‘mni, 15 foizda esa 0,38 mlrd so‘mni tashkil etdi. Boshlang‘ich investitsiya xarajatlarining 20 foizga oshishi natijasida bazaviy ssenariydagi ENPV 2,89 mlrd so‘mgacha kamayishi loyihaning iqtisodiy natijasi kapital xarajatlar va diskontlash parametrlariga sezilarli darajada bog‘liqligini ko‘rsatadi. Bu esa investitsiya loyihalarini tanlashda faqat kutilayotgan daromadni emas, balki xarajatlar oshishi va boshqa noaniqliklarni ham hisobga olish zarurligini asoslaydi.

Davlat budjeti, xalqaro moliya institutlari kreditlari, grantlar va davlat-xususiy sheriklik mexanizmlarining qiyosiy tahlili moliyalashtirish manbasini tanlashda loyihaning ijtimoiy ahamiyati, tijoriy daromad olish imkoniyati va risklarni taqsimlash xususiyatlarini hisobga olish lozimligini ko‘rsatdi. Xususan, ijtimoiy samarasi yuqori, ammo bevosita daromad keltirish imkoniyati cheklangan loyihalarda budjet va grant mablag‘lari muhim ahamiyatga ega. Barqaror pul oqimiga ega loyihalarda esa qarz va xususiy kapitaldan foydalanish imkoniyati kengayadi. Davlat-xususiy sheriklik mexanizmlarida esa davlatning kelgusidagi to‘lov majburiyatlari va kafolatlari ham alohida baholanishi zarur.

Olingan nazariy va shartli hisoblash natijalari asosida hududiy infratuzilma loyihalarini tanlash va boshqarishning mualliflik mexanizmi taklif etildi. Uning asosiy tarkibiy qismlari ehtiyojlarni diagnostika qilish, muqobil loyihalarni qiyoslash, moliyaviy-iqtisodiy ekspertiza, moliyalashtirish va risklarni taqsimlash hamda foydalanishga topshirilgan obyektlar natijalarini monitoring qilishdan iborat. Taklif etilgan integral baholash modeli esa xizmat tanqisligi, iqtisodiy qaytim, ijtimoiy qamrov, fiskal barqarorlik va ekologik chidamlilik mezonlarini yagona baholash tizimida birlashtiradi.

Shunday qilib, tadqiqot muhokamasi hududiy infratuzilma investitsiyalarining iqtisodiy samarasi nafaqat ajratilgan mablag‘lar hajmiga, balki loyihalarning o‘zaro muvofiqlashtirilishi, moliyalashtirish manbalarining to‘g‘ri tanlanishi, risklarning oqilona taqsimlanishi va xizmat natijalarining muntazam monitoringiga ham bog‘liqligini asoslaydi. Shu bilan birga, mazkur xulosalar nazariy tahlil va shartli modellashtirishga asoslangan bo‘lib, ularning hududiy iqtisodiy o‘sishga haqiqiy ta’sirini aniqlash uchun keyingi empirik tadqiqotlar talab etiladi.

XULOSA

Nazariy va metodologik tahlil natijasida hududiy infratuzilmani moliyalashtirishning asosiy maqsadi kapital xarajatlar hajmini oshirish bilangina cheklanmasdan, balki yaratilgan infratuzilma obyektlarining uzoq muddatli iqtisodiy va ijtimoiy qaytimini barqaror ta’minlashdan iborat ekanligi asoslandi. Bunda infratuzilma loyihalarining samaradorligini baholashda investitsiya hajmi bilan bir qatorda yaratiladigan yangi ish o‘rinlari, aholi turmush sifati, tadbirkorlik faolligi, hududiy ishlab chiqarish salohiyati va xizmatlardan foydalanish imkoniyatlarini ham hisobga olish zarurligi aniqlandi. Moliyalashtirish manbasini tanlash jarayonida loyihaning iqtisodiy nafi, kutilayotgan pul oqimlari, qaytarish imkoniyatlari, fiskal

majburiyatlari hamda moliyaviy risklarini kompleks baholashga asoslangan yondashuv taklif etildi.

Tadqiqot doirasida amalga oshirilgan shartli hisob-kitoblar hududiy iqtisodiy multiplikator samarasi mahalliy ishlab chiqarish va xaridlar ulushiga, iqtisodiy sof joriy qiymat esa diskont stavkasi, kapital xarajatlar hamda kelgusidagi iqtisodiy manfaatlar hajmiga bevosita bog‘liqligini ko‘rsatdi. Bu esa infratuzilma loyihalarini moliyalashtirishda faqat dastlabki investitsiya xarajatlarini emas, balki loyihaning butun hayotiy sikli davomida yuzaga keladigan xarajatlar va natijalarni baholash zarurligini asoslaydi. Ayniqsa, ekspluatatsiya va texnik xizmat ko‘rsatish xarajatlarini oldindan rejalashtirish infratuzilma obyektlarining uzoq muddatli barqarorligini ta’minlashda muhim omil hisoblanadi.

Tadqiqot natijalariga asoslanib, hududiy infratuzilmani moliyalashtirish mexanizmlarini takomillashtirish bo‘yicha quyidagi amaliy takliflar ishlab chiqildi:

1. Hududiy infratuzilma ehtiyojlarining yagona reyestrini shakllantirish va loyihalarni ustuvorlik asosida tanlash orqali mavjud infratuzilma holati, moliyalashtirish ehtiyoji, investitsiya qiymati hamda kutilayotgan iqtisodiy va ijtimoiy natijalarni tizimli baholash mexanizmini takomillashtirish.

2. Investitsiya loyihalarini kompleks iqtisodiy-moliyaviy baholash tizimini joriy etish orqali muqobil moliyalashtirish manbalarini taqqoslash, pul oqimlari, iqtisodiy samaradorlik, valyuta va fiskal risklarni hisobga olgan holda eng maqbul loyihalarni tanlash.

3. Infratuzilma loyihalarini moliyalashtirishda davlat-xususiy sheriklik va tashqi investitsiya mexanizmlarini kengaytirish orqali xususiy kapitalni jalb etish, davlat budjetiga tushadigan moliyaviy yuklamani maqbullashtirish hamda moliyalashtirish manbalarini diversifikatsiya qilish.

4. Moliyaviy va fizik ijro ko‘rsatkichlariga asoslangan yagona monitoring va natijadorlik tizimini shakllantirish orqali ajratilgan mablag‘larning o‘zlashtirilishi, bajarilgan ishlar hajmi, ekspluatatsiya xarajatlari va erishilgan iqtisodiy-ijtimoiy natijalar o‘rtasidagi mutanosiblikni ta’minlash.

Umuman olganda, taklif etilgan yondashuv hududiy infratuzilmani moliyalashtirishda xarajatlar samaradorligi, moliyaviy barqarorlik va ijtimoiy natijadorlikni yagona tizimda baholash imkonini beradi. Mazkur mexanizmlarning amaliyotga joriy etilishi investitsiya resurslaridan oqilona foydalanish, hududlar o‘rtasidagi infratuzilmaviy tafovutlarni qisqartirish va iqtisodiy o‘sish uchun zarur shart-sharoitlarni yaratishga xizmat qiladi. Keyingi tadqiqotlarda Jahon banki loyihalarining moliyaviy va fizik ijro ma’lumotlari asosida taklif etilgan modelni empirik tekshirish, uning natijalarini ekonometrik usullar yordamida baholash hamda turli hududlar kesimida qo‘llash imkoniyatlarini aniqlash maqsadga muvofiq.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI

1. World Bank. World Development Report 1994: Infrastructure for Development — Executive Summary. Washington, DC, 1994.
2. IMF. PIMA Handbook: Public Investment Management Assessment. 1st ed. Washington, DC, 2022. 248 p. https://doi.org/10.5089/9781513571829.071

3. Rosenstein-Rodan P. N. Problems of Industrialisation of Eastern and South-Eastern Europe // The Economic Journal. 1943. Vol. 53, No. 210–211. P. 202–211. https://doi.org/10.2307/2226317
4. Solow R. M. A Contribution to the Theory of Economic Growth // Quarterly Journal of Economics. 1956. Vol. 70, No. 1. P. 65–94. https://doi.org/10.2307/1884513
5. Krugman P. Increasing Returns and Economic Geography. NBER Working Paper No. 3275. 1990. https://doi.org/10.3386/w3275; Journal of Political Economy. 1991. Vol. 99, No. 3. P. 483–499.
6. Aschauer D. A. Is Public Expenditure Productive? // Journal of Monetary Economics. 1989. Vol. 23, No. 2. P. 177–200. https://doi.org/10.1016/0304-3932(89)90047-0
7. IMF. World Economic Outlook: Legacies, Clouds, Uncertainties. October 2014. Chapter 3, Figure 3.5. https://doi.org/10.5089/9781498331555.081.ch003
8. O‘zbekiston Respublikasining Byudjet kodeksi. 26.12.2013. 7–17-moddalar. https://lex.uz/docs/-2304138
9. O‘zbekiston Respublikasining «Davlat-xususiy sheriklik to‘g‘risida»gi O‘RQ-537-son Qonuni. 10.05.2019. 3-modda. https://lex.uz/docs/-4329270
10. World Bank Group et al. Public-Private Partnerships Reference Guide. Version 3. 2017.
11. OECD. Recommendation of the Council on the Governance of Infrastructure. 17 July 2020. OECD/LEGAL/0460, section II.
12. World Bank. Rural Infrastructure Development Project (P168233). Restructuring Paper, Report No. RES59374.
13. World Bank. World Development Report 1994: Infrastructure for Development. Washington, DC: World Bank, 1994.
14. Kessides, C. The Contributions of Infrastructure to Economic Development: A Review of Experience and Policy Implications. Paper N. 213, 1993.
15. Eichengreen, B. Financing Infrastructure in Developing Countries: Lessons from the Railway Age // The World Bank Research Observer. 1995. Vol. 10, No. 1. P. 75–91.
16. International Monetary Fund. Public Investment Management Assessment – Review and Update. IMF, 2018.
17. OECD. Improving the Landscape for Sustainable Infrastructure Financing. Paris: OECD Publishing, 2023.
18. González, S., Dekyi, T. Management of Assets Throughout Their Life Cycle: Evidence from the Infrastructure Governance Indicators. OECD Working Papers on Public Governance, No. 89, 2026.