

**TASHKENT INTERNATIONAL UNIVERSITY
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
DSc 22/29.12.2023.I.175.01 RAQAMLI ILMIY KENGASH**

TOSHKENT KIMYO XALQARO UNIVERSITETI

PARDAYEV FAYZULLA G‘AFFAROVICH

**UMUMIY FOYDALANISHDAGI AVTOMOBIL
YO‘LLARINI INVESTITSYAVIY MOLIYALASHTIRISHNI
TAKOMILLASHTIRISH YO‘LLARI**

08.00.07 – Moliya, pul muomalasi va kredit

**Iqtisodiyot fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD)
AVTOREFERATI**

Toshkent shahri – 2025 yil

UO‘K: _____

**Iqtisodiyot fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi avtoreferati
mundarijasi**

**Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD) по
экономическим наукам**

**Contents of Dissertation Abstract of the Doctor of Philosophy (PhD) in
Economic Sciences**

Pardayev Fayzulla G‘affarovich

Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini investitsiyaviy moliyalashtirishni
takomillashtirish yo‘llari3

Пардаев Файзулла Гаффарович

Пути совершенствования инвестиционного финансирования автомобильных
дорог общего пользования25

Pardaev Fayzulla Gaffarovich

Ways to improve investment financing of public roads49

E‘lon qilingan ishlar ro‘uxati

Список опубликованных работ

List of published works62

**TASHKENT INTERNATIONAL UNIVERSITY
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
DSc 22/29.12.2023.I.175.01 RAQAMLI ILMIY KENGASH**

TOSHKENT KIMYO XALQARO UNIVERSITETI

PARDAYEV FAYZULLA G‘AFFAROVICH

**UMUMIY FOYDALANISHDAGI AVTOMOBIL
YO‘LLARINI INVESTITSIYAVIY MOLIYALASHTIRISHNI
TAKOMILLASHTIRISH YO‘LLARI**

08.00.07 – Moliya, pul muomalasi va kredit

**Iqtisodiyot fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD)
AVTOREFERATI**

Toshkent shahri – 2025 yil

Iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi Oliy attestatsiya komissiyasi tomonidan B2024.I.PhD/Iqt3774 raqam bilan ro'yxatga olingan.

Dissertatsiyasi Toshkent Kimyo xalqaro universitetida bajarilgan.
Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o'zbek, rus, ingliz (rezюме)) Ilmiy kengash veb-sahifasi (www.tiu.uz) va «ZiyoNet» ta'lim portalida (www.ziynet.uz) joylashtirilgan.

Ilmiy rahbar:	Toshmatov Shuxrat Amonovich iqtisodiyot fanlari doktori, professor
Rasmiy opponentlar:	Rajabov Sherzod Umurzoqovich iqtisodiyot fanlari doktori, professor Pardaev Umid Uralovich iqtisodiyot fanlari doktori, dotsent
Yetakchi tashkilot:	Berdaq nomidagi Qoraqolpoq davlat universiteti

Dissertatsiya himoyasi Tashkent International University huzuridagi DSc.22/29.12.2023.I.175.01 raqamli Ilmiy kengashning 2025 yil «13» 09 kuni soat 12⁰⁰ dagi majlisida bo'lib o'tadi. Manzil: 100114, Toshkent shahri, Kichik xalqa yo'li ko'chasi, 7-uy. Tel.: (99895) 131-55-55; faks: (99895) 131-55-55; e-mail: info@tiu.uz

85 Dissertatsiya bilan Tashkent International University Axborot-resurs markazida tanishish mumkin (raqami bilan ro'yxatga olingan). Manzil: 100114, Toshkent shahri, Kichik xalqa yo'li ko'chasi, 7. Tel.: (99895) 131-55-55; faks: (99895) 131-55-55; e-mail: info@tiu.uz

Dissertatsiya avtoreferati 2025 yil «29» 08 kuni tarqatildi.
(2025 yil «26» 07 dagi 46 raqamli restr bayonnomasi).



N.X. Jumayev
Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash raisi, iqtisodiyot fanlari doktori, professor

A.T. Absalamov
Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash kotibi, iqtisodiyot fanlari doktori, dotsent

D.A. Raxmonov
Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash qoshidagi ilmiy seminar raisi, iqtisodiyot fanlari doktori, professor

KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati. Zamonaviy transport infratuzilmasini shakllantirish, hududlararo iqtisodiy integratsiyani kuchaytirish va aholining ijtimoiy-iqtisodiy hayot sifatini oshirishda umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari alohida ahamiyat kasb etmoqda. PIARC¹ ma'lumotlariga ko'ra yo'l qurilish xizmatlari bozori hajmi 2024 yilda 800 milliard AQSh dollarga baholangan bo'lib, 2026-2033 yillar mobaynida yillik o'sish sur'ati 4,5 foizga hamda 2033 yilga kelib esa bu ko'rsatkich 1,2 trillion AQSh dollarga yetishi kutilmoqda. Xususan, yo'l-transport tarmog'ining rivojlanishi iqtisodiyotning barqaror o'sishini ta'minlashda, eksport-import jarayonlarining samaradorligini oshirishda hamda ichki va tashqi investitsiyalar oqimini rag'batlantirishda hal qiluvchi omillardan biri sifatida qaralmoqda. Ammo amalda ushbu yo'llar infratuzilmasini investitsiyaviy moliyalashtirishning mavjud mexanizmlari ko'p hollarda yetarli darajada samarali emasligi hamda mablag'larni jalb etishda turli institutsional to'siqlar va huquqiy muhitning noaniqligi kabi muammolar kuzatilmoqda. Shu boisdan, umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini investitsiyaviy moliyalashtirishni takomillashtirish, yangi manbalarni jalb etish va moliyalashtirishning innovatsion usullarini joriy etish dolzarb vazifalaridan biri hisoblanadi.

Xorijiy mamlakatlarda umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari moliyaviy resurslarining samaradorligi, kutilayotgan risklarni baholash va boshqarish kabi masalalar empirik tahlillar orqali ochib berilgan. Biroq, umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari, ularning maqsadga muvofiqligi, jamg'armaning bo'sh turgan pul mablag'larining investitsion faoliyatga yo'naltirilishi, xususan yevrobondlar harid qilishi va ushbu operatsiyalar riskini baholash hamda jamg'arma faoliyatida investitsiyalardan keng foydalanish iqtisodiyotni rivojlantirishdagi ahamiyati kabi masalalar yetarlicha ochib berilmagan. Xususan, umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari jamg'armasi investitsiyalardan keng foydalanishni ko'paytirish, soliq to'lovchilar uchun ularning shaffoqligini ta'minlash, jamg'armaga mahalliy va xorijiy investorlar jalb etish hamda ushbu jamg'arma daromad va xarajatlarining barqarorligini ta'minlash kabi masalalar dolzarbligini saqlab qolmoqda.

O'zbekistonda umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini rivojlantirish uchun mablag'larni shakllantirish va foydalanish amaliyotini takomillashtirishga qaratilgan ilmiy tadqiqotlar olib borishni taqazo qiladi. Shuning uchun umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini rivojlantirish uchun investitsiya faoliyatini moliyaviy boshqarishning ilmiy-uslubiy asoslarini tadqiq etish zarurati yuzaga kelmoqda. Fikrimizcha, mazkur tadqiqot qo'yidagi masalalardan iborat bo'lishi maqsadga muvofiq: Birinchi navbatda yo'l transport sahosisda samaradorlikni ta'minlanishi, avtomobil yo'llarini ta'mirlash uchun moliyalashtirishning ustivorligi; - tugallanmagan qurilish ishlarini kamaytirish (yuqori tayyorgarlik

¹ PIARC-Road Construction Services Market Size, Research, Market Overview & Forecast 2033

obyektlari uchun moliyaviy resurslarni jamlash); - ekologik ko'rsatkichlardan kelib chiqib, avtomobil yo'llarini obodonlashtirish va rivojlantirish loyihalarini moliyalashtirishni rejalashtirish, muayyan hududning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishini hisobga olgan holda samaradorlikka erishish.

O'zbekiston Respublikasining "Investitsiya va investitsiya faoliyati to'g'risida"gi qonuni 2019 yil 25 dekabr O'RQ – 598-son². "Davlat xaridlari to'g'risida"gi qonuni 2021 yil 22 aprel O'RQ -684-son³. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Yo'l xo'jaligi tizimini chuqur isloh qilish chora-tadbirlari to'g'risida"gi farmoni 2019 yil 9 dekabrda PF-5890-son⁴. "Yo'l sohasini boshqarish tizimini yanada takomillashtirishga oid chora-tadbirlar to'g'risida"gi qarori 2019 yil 9 dekabr PQ-4545-son⁵. "Yo'l xo'jaligi sohasini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi qarori 2023 yil 10 oktyabr PQ-330-son⁶. "Avtomobil yo'llarini ko'klamzorlashtirish va arxitektura landshaft jihatdan tuzish tizimini takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi qarori 2017 yil 11 sentyabr PQ-3262-son⁷. Vazirlar Mahkamasining "Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini ekspluatatsiya qilish ishlarini outsorsing asosida xususiy sektor tomonidan amalga oshirishni tashkil etish chora-tadbirlari to'g'risida" qarori 2024 yil 24 aprel 233-son⁸ va mazkur yo'nalishdagi boshqa me'yoriy-huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishda mazkur dissertatsion tadqiqot muayyan darajada xizmat qiladi.

Tadqiqotning Respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining ustuvor yo'nalishlariga mosligi. Ushbu dissertatsion tadqiqot Respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining I. "Demokratik va xuquqiy jamiyatni manaviy-axloqiy va madaniy rivojlantirish, innovatsion iqtisodiyotni shakllantirish" ustuvor yo'nalishlariga muvofiq bajarilgan.

Muommoning o'rganilganlik darajasi. Xorijlik olimlar tomonidan investitsiya faoliyatini tashkil etish va moliyaviy boshqarish masalalarini nazariy va amaliy jihatlar bo'yicha I.A.Blank, G.I.Ruzavin, L.J.Gitmann, M.D.Djonk, Sh.V.Shkodinskiy, A.S.Nishetoy, V.V.Mishenko, V.L.Zinin, V.V.Sheremet, G.S.Panova, L.K.Egorova, L.S.Valinurova, M.A.Nikolaev, N.L.Marenkov, O.A.Afanaseva, O.B.Kazakova, U.F.Sharp, N.Gerasimova, T.S.Esaulkova,

²O'zbekiston Respublikasining "Investitsiya va investitsiya faoliyati to'g'risida" qonuni. Toshkent sh. 2019 yil 25 dekabr O'RQ – 598

³O'zbekiston Respublikasining "Davlat xaridlari to'g'risida" qonuni Toshkent sh. 2021 yil 22 aprel O'RQ -684-son

⁴O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Yo'l xo'jaligi tizimini chuqur isloh qilish chora-tadbirlari to'g'risida" farmoni Toshkent sh. 2019 yil 9 dekabrda PF-5890-son.

⁵O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Yo'l sohasini boshqarish tizimini yanada takomillashtirishga oid chora-tadbirlar to'g'risida" qarori Toshkent sh. 2019 yil 9 dekabr PQ-4545-son.

⁶O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Yo'l xo'jaligi sohasini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida" qarori. Toshkent sh. 2023 yil 10 oktyabr PQ-330-son.

⁷O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Avtomobil yo'llarini ko'klamzorlashtirish va arxitektura landshaft jihatdan tuzish tizimini takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida" qarori Toshkent sh. 2017 yil 11 sentyabr PQ-3262-son

⁸O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining "Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini ekspluatatsiya qilish ishlarini outsorsing asosida xususiy sektor tomonidan amalga oshirishni tashkil etish chora-tadbirlari to'g'risida" qarori 2024 yil 24 aprel 233-son

J.Uilyams, M.Gordon, J.Xiks, D.Aschauer, B.Flyvbjerg, E.Glaeser, T.Irvin, J.Sachs, G.Markovis, B.Charayeva va O.Zerovalar ilmiy ichlar olib borgan⁹.

Mamlakatimiz iqtisodchi olimlari tomonidan ham investitsiya faoliyatini tashkil etish va moliyaviy boshqarish masalalari bo'yicha tadqiqotlar olib borilgan. A.V.Vaxabov, A.O'.O'lmasov, B.B.Samarxodjayev, D.G'.G'ozibekov, D.M.Rasulev, N.G'.Karimov, O.Yu.Rashidov, N.H.Haydarov, F.O'.Dodiyev, N.Nabiyeva, A.Qulmatov va Sh.Sherqulovlar¹⁰.

⁹ Blank I.A. Управление инвестициями предприятия. К.: Ника-Центр, Elga, 2003; Ruzavin G.I. Основы рыночной экономики. Учебное пособие. М.: Bankiibirji, 1996; Gitman L.Dj., Djonk M.D. Основы инвестирования. М.: Дело, 1997; Shkodinskiy S V. Инвестиции как фактор укрепления обороноспособности государства: Dis. kand. ekon. nauk. М., 2001.; Igonina L.L. Инвестиции. Учебное пособие / Pod red. V.A.Slerova. М.: Экономист. 2005; Nishetou A.S. Инвестиции: Учебник. -4-+e изд., перераб. и доп – М.: Издательско-торговая корпорация "Dashkov iK", 2006 – 376 с.; Инвестиционный менеджмент. Учебное пособие / кол.авторов. под ред. V.V.Mishenko.- 3-е изд., ster- М: KNORUS, 2010 – 392 с.; Zinin V.L. Необходимость создания институциональной среды венчурной деятельности для обеспечения качественного развития российской экономики // Финансы и кредит. – Москва, 2013. - №21- С. 72-78 с.; Управление инвестициями. В 2-х т.: Справочное пособие для специалистов и предпринимателей /м Под. общ.ред.. V.V.Sheremeta. – М.: Высшая школа, 1998; Panova G.S. Кредитная политика коммерческого банка. – М.: IKS "DIS", 1997-s.194; Yegorova L.K. Управление инвестиционной привлекательностью региона, диссертация на соискание степени кандидата экономических наук. М.: 2006, 173 с. Управление инвестиционной деятельностью: Учебник / Valinurova L.S.; Afanaseva O.N. Состояние рынка проектного финансирования и факторы, сдерживающие его развитие // Деньги и кредит. - Москва. 2014. No2- С.37.; Kazakova O.B. Управление инвестиционной деятельностью. -М.: KNORUS, 2005. -384 С; Инвестиционная деятельность: учебное пособие/ М.А.Николаев. - Финансы и статистика: INFRA- М. -336 с; Marenko N.L. Основы управления инвестициями: Учебник. Изд. 2-я, стереотипная. - М.: Издательство URSS, 2007. - 480 с.; Sharp U.F., Aleksandr G.D., Beyli D.V. Инвестиции: пер. с англ. – М. INFRA-М, 1998. – XII, 1028 с.; N.Gerasimova Механизмы финансирования проектов государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства герасимова наталя евгеньевна институт управления бизнес-процессами и экономики. СФУ г.Красноярск <https://web.snauka.ru/issues/2014/01/30940>. ; Esaulkova T. S. Risk Management for Investment / Placement of Pension Assets. In: Bulletin of Moscow Region State University. Series: Economics, 2020, no. 2, pp. 28–37, Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive?. Journal of monetary economics, 23(2), 177-200; Glaeser, E. (2011). Triumph of the city: How urban spaces make us human. Pan Macmillan; Willams J.B. The Theory of investment Value Cambridge. Mass, Harvard Univ. Press, 1938 - 55 p; Gordon M.J. The investment, Financing and Valuation of the Corporation. Homewood, Irwin, T. (2007). Government guarantees: Allocating and valuing risk in privately financed infrastructure projects. World Bank Publications; Sachs, J. D. (2015). The age of sustainable development. Columbia University Press; Markowitz, H.M Foundations of Portfolio Theory. Journal of Finance, 1991, vol.46-№ 2- P. 469-77, Modilyani F. Skolko stoit firma. Teorema MM. - М.: Delo, 1999. - 627 s, Charaeva V. Стратегическое финансовое управление реальными инвестициями российских предприятий: теория и методология. Автореф. дисс. На соис. ученой степени доктор экономических наук по спец. 08.00.10 - финансы, денежное обращение и кредит. - Ростов на Дону. 2011. 22 с., Zerova O. Финансовое управление деятельностью предприятий жилищно-коммунального хозяйства. Диссер. на соис. учений степи кандидата экономических наук по спец. 08.00.10- финансы, денежное обращение и кредит. – Донецк, 2017. 24 с.

¹⁰ Vahabov va boshqalar. Xorijiy investitsiyalar. O'quv qo'llanma, - Т.: Moliya, 2010. 328 b.; O'lmasov A.O'. Iqtisodiyot asoslari. – Т.: Mehnat, 1997.-223 b; Samarxodjaev B.B. Investitsiya v Respublike Uzbekistan (mejdunarodno-chastpravovoy aspekt). -Т.: Moliya, 2003 yil. 332-b; Rasulev D.M. Iqtisodiy islohotlarni chuqurlashtirish bosqichida investitsiyalarni moliyalashtirishni ekonometrik modellashtirish. Dis.. Iqtisod fanlari doktori – Т., 2003. -252-b; Karimov N.G'. Iqtisodiy integrallashuv sharoitida investitsiya faoliyatini moliyalashtirishning bozor mexanizmlarini joriy etish masalalari. – Т.: Fan va texnologiya, 20078. – 240 b.; Rashidov O.Yu. va boshqalar. Investitsion lohihalarni moliyalashtirish: O'quv qo'llanma. – Т.: TDIU. 2010. – 272 b.; Haydarov N.H. Iqtisodiyotni erkinlashtirish sharoitida korxonalar investitsion faoliyatidagi moliya-soliq munosabatlarini takomillashtirish masalalari // Dis....iqtisod fanlari doktori ilmiy darajasini olish uchun yozilgan dissertatsiya. -Т. , 2003. 306 b. Dodiev F. Investitsiya faoliyatini moliyaviy rag'batlantirish. Iqtisod fanlari nomzodi ilmiy darajasini olish uchun yozilgan dissertatsiya avtoreferati. - Т., 1998 y., 10 b.; Ismoilov D.A. Investitsiya faoliyatini moliyaviy boshqarish usullarini takomillashtirish. Iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD) ilmiy darajasini olish uchun tayyorlangan dissertatsiya avtoreferati -16 b: Nabiyeva, N. (2020). O'zbekiston Respublikasi yo'l-transport infratuzilmasini innovatsion rivojlantirish. Kulmatov A.A.(2023) Tadbirkorlik faoliyatini rivojlanishida transport infratuzilmasining tutgan o'rni 42, 67-76, Sherkulov Sh. (2022).O'zbekiston Respublikasida tadbirkorlik faoliyatini rivojlantirishda transport–logistikaning ahamiyati. 1(02), 80-84.

Investitsiya faoliyatini tashkil etish va uni moliyaviy boshqarishning nazariy, uslubiy va amaliy xususiyatlariga doir ilmiy tadqiqotlar ko‘lami kengligiga qaramay umumiy foydalanishdagi avtomobil yollarini investitsiya faoliyati va uni moliyaviy boshqarishning mohiyati, ularni amalga oshirish mexanizmlari yuzasidan yagona to‘xtamga kelinmagan. Xususan, umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarida bajariladigan ish turlari, jumladan qurish, rekonstruksiya qilish, ekspluatatsiya (saqlash va joriy ta‘mirlash) ishlarini bajarish bo‘yicha davlat va xususiy sektor hamkorligini yo‘lga qo‘yish. Shuningdek, qurish va rekonstruksiya ishlariga xorijiy va mahalliy investorlar mablag‘larini jalb qilish, umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini ekspluatatsiya (saqlash va joriy ta‘mirlash) ishlariga xususiy sektor vakillarini jalb qilish, umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari mintaqasida xizmat ko‘rsatish sohalarini tashkil etish. Ushbu sohalarni ijara yoki lizing asosida xususiy sektor vakillariga berish.

Rivojlangan mamlakatlarda umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari jamg‘armasining daromadlari, nafaqat, badallar va majburiy to‘lovlar, transfertlar, subsidiyalardan shu bilan birga tadbirkorlik faoliyatidan olinadigan investorlar hisobidan ham shakllanadi.

Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarida investitsiyalardan keng foydalanish yuzasidan to‘liq o‘rganilmagan. Bu esa o‘z navbatida mazkur mavzuni tadqiq etish zurluriyatini keltirib chiqaradi.

Dissertatsiya mavzusining dissertatsiya bajarilgan oliy ta‘lim muassasasi ilmiy tadqiqot ishlari rejalari bilan bog‘liqligi. Dissertatsiya ishi Toshkent Kimyo xalqaro universiteti “O‘zbekistonda investitsion muhitni yanada yaxshilash va xorijiy investitsiyalarni jalb qilishni kengaytirish maqsadida global iqtisodiy va innovatsion rivojlantirish indekslarida ishtirokini kengaytirishni ilmiy-uslubiy tadqiq qilish” mavzusidagi ustuvor yo‘nalishlariga muvofiq bajarilgan.

Tadqiqotning maqsadi umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llariga investitsiyaviy moliyalashtirish manbalarini shakllantirish va foydalanish amaliyotini takomillashtirish bo‘yicha taklif va tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

Tadqiqotning vazifalari:

umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarida olib boriladigan ish turlarini moliyalashtirishda huquqiy me‘yorlarga rioya qilinishini o‘rganish asosida muammolarni aniqlash;

umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarida olib borilgan ish turlari bo‘yicha xorij tajribasini o‘rganish orqali takomillashtirish yo‘llarini tadqiq etish;

umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarining risklarni boshqarish va hisobdorlik, tegishlicha operatsion nazoratni ko‘zda tutadigan fondni boshqarishni tashkiliy shaffof va mustahkam strukturasi qo‘llab-quvvatlashni o‘rganish asosida tahlil qilish;

umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari nafaqat iqtisodiy va moliyaviy riskni hisobga olgan holda, shuningdek, daromadlilik nuqtai nazaridan investitsiya kiritishining kafolatlanishini o‘rganish asosida tahlil qilish;

umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarining ustuvor tarmoqlarini qo‘shimcha mablag‘lar bilan ta‘minlashda investitsiyalardan foydalanishni o‘rganish asosida tahlil qilish;

umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarida mahalliy va xorijiy investitsiyalar mablag‘laridan foydalanishni kengaytirish va ularni moliyalashtirishni o‘rganish asosida tahlil qilish.

Tadqiqotning obyekti Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari mablag‘larini investitsiyalar orqali shakllantirish va foydalanish tizimi olingan.

Tadqiqotning predmetini Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari mablag‘larini investitsiyalar orqali shakllantirish va foydalanishda yuzaga keladigan iqtisodiy-moliyaviy munosabatlar tashkil etadi.

Tadqiqotning ilmiy yangiliklari quyidagilardan iborat:

yangidan boshlanadigan umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari, ko‘priklar va sun‘iy inshootlarni qurishni moliyalashtirishda xalqaro moliya institutlari mablag‘larini jalb qilish orqali transport infrastrukturasi rivojlantirish asoslangan.

avtomobil yo‘llarini rivojlantirishga yo‘naltirilgan mablag‘larning samarali nazoratini ta‘minlash, hududiy ehtiyojlarga moslashtirilgan tizimni joriy etishda “O‘zyo‘lko‘kalamzorlashtirish” davlat muassasasining hududiy bo‘linmalari faoliyatining moliyaviy mustaqilligini oshirish orqali mahalliy byudjetlar bilan integratsiyalashgan mexanizmi takrif etilgan;

umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarida saqlash va joriy ta‘mirlash kabi ekspluatatsiya ishlarini autsorsing asosida xususiy sektorni jalb qilish orqali davlat byudjetiga yukni kamaytirgan holda sarflanayotgan mablag‘larning yuqori natijaviyligini ta‘minlash asoslangan;

bajarilayotgan yo‘l ishlarining sifati hamda sarflanayotgan mablag‘larning samaradorligini oshirishda umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini yangidan qurish va rekonstruksiya ishlarida loyihani boshqarish va texnik nazoratini yuridik maqomga ega bulgan mustaqil tashkilotlar tomonidan amalga oshirish taklif etilgan;

Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:

Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari rekonstruksiya ishlariga 2024 yilda xalqaro moliya institutlaridan 216,4 mln. dollar jalb etildi;

“O‘zyo‘lko‘kalamzorlashtirish” davlat muassasasining markaziy idorasi faoliyati tugatilishi natijasida 4222,0 mln so‘m iqtisod qilindi va hududiy bo‘limlari Qoraqalpog‘iston Respublikasi Vazirlar Kengashi, viloyatlar va Toshkent shahar mahalliy byudjetlaridan moliyalashtirishga o‘tkazildi;

Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘lining 260 km uzunligida 26421,1 mln so‘mlik ekspluatatsiya (saqlash va joriy ta‘mirlash) ishlarini amalga oshirish uchun 2024 yilda xususiy sektor vakillari jalb etildi;

Yo‘l qurilish obyektlarida loyihani boshqarish va texnik nazorat qilish ishlarini amalga oshirish yo‘nalishida 301 nafar mahalliy mutaxassislar Xalqaro muhandislar-konsultantlar federatsiyasi (FIDIC) amaliyoti va hujjatlariga muvofiq o‘qitilib sertifikat bilan ta‘minlandi.

Tadqiqot natijalarining ishonchligi. Qo‘llanilayotgan yondashuv va metodlarning maqsadga muvofiqligi, ma‘lumotlarni rasmiy manbalardan, xususan, Iqtisodiyot va Moliya vazirligi, Davlat Statistika va Avtomobil yo‘llar qo‘mitalaridan olinganligi, maqsadli jang‘armalarga doir me‘yoriy hujjatlar,

mamlakatimiz va xorijiy iqtisodchi olimlarning ekspert baholari va ilmiy natijalaridan foydalanilganligi, shu bilan birga tegishli xulosa va takliflarning O‘zbekiston Respublikasi transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo‘llar qo‘mitasida amaliyotga joriy qilinganligi bilan belgilanadi.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati mamlakatimizda umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari mablag‘larini investitsiyalar orqali shakillantirish va foydalanish mexanizmini takomillashtirishga qaratilgan maxsus ilmiy-tadqiqotlarni amalga oshirishda foydalanish mumkinligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining amaliy ahamiyati o‘rta va uzoq muddatli istiqbolda O‘zbekistonda umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari mablag‘larining samarali sarflanishini ta‘minlash bilan shug‘ullanuvchi tuzilmalar faoliyatida uning natijalarini qo‘llash imkoniyatini tashkil etadi. Amaliyotda muallif tavsiyalaridan umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari mablag‘laridan samarali foydalanishni ta‘minlashda foydalanish mumkin.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini investitsiyaviy moliyalashtirishni takomillashtirish bo‘yicha olingan ilmiy natijalar asosida:

yangidan boshlanadigan umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari, ko‘priklar va sun‘iy inshootlarni qurishni moliyalashtirishda xalqaro moliya institutlari mablag‘larini jalb qilish orqali transport infrastrukturasi rivojlantirishga doir taklifi O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023 yil 10 oktyabrdagi “Yo‘l xo‘jaligi sohasini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-330-son qarorini ishlab chiqishda foydalanilgan (O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo‘llar qo‘mitasining 2025 yil 30 yanvardagi 02-441-son dalolatnomasi). Natijada, 2024 yilda xalqaro moliya institutlari ishtirokida amalga oshirilayotgan loyihalar doirasida 202,2 mln dollar o‘zlashtirilib, 272 km uzunlikdagi avtomobil yo‘llarida rekonstruksiya ishlari amalga oshirilgan.

avtomobil yo‘llarini rivojlantirishga yo‘naltirilgan mablag‘larning samarali nazoratini ta‘minlash, hududiy ehtiyojlarga moslashtirilgan tizimni joriy etishda “O‘zyo‘lko‘kalamzorlashtirish” davlat muassasasining hududiy bo‘linmalari faoliyatining moliyaviy mustaqilligini oshirish orqali mahalliy byudjetlar bilan integratsiyalashgan mexanizmiga doir taklifi O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023 yil 10 oktyabrdagi “Yo‘l xo‘jaligi sohasini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-330-son qarorini ishlab chiqishda foydalanilgan (O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo‘llar qo‘mitasining 2025 yil 30 yanvardagi 02-441-son dalolatnomasi). Natijada, sobiq “O‘zyo‘lko‘kalamzorlashtirish” davlat muassasasining markaziy idorasi faoliyati tugatilib, davlat muassasasi hududiy bo‘linmalarining markazdan hududlarga o‘tkazilishi orqali nafaqat moliyaviy nazorat, balki hududiy ehtiyojlarga moslashtirilgan, samarali va javobgar tizimni joriy etish imkoniyati yaratilgan;

umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarida saqlash va joriy ta‘mirlash kabi ekspluatatsiya ishlarini outsorsing asosida xususiy sektorni jalb qilish orqali

davlat byudjetiga yukni kamaytirgan holda sarflanayotgan mablag‘larning yuqori natijaviyligini ta’minlashga doir taklifi O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023 yil 10 oktyabrdagi “Yo‘l xo‘jaligi sohasini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-330-son qarorini ishlab chiqishda foydalanilgan (O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo‘llar qo‘mitasining 2025 yil 30 yanvardagi 02-441-son dalolatnomasi). Natijada, umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarida saqlash va joriy ta’mirlash kabi ekspluatatsiya ishlariga xususiy sektorni jalb qilish asosida Qoraqalpog‘iston Respublikasi va viloyatlarda uzunligi 20 kmgacha (jami 260 km) bo‘lgan 26421,1 mln so‘mlik umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini ekspluatatsiya qilishga erishilgan;

bajarilayotgan yo‘l ishlarining sifati hamda sarflanayotgan mablag‘larning samaradorligini oshirishda umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini yangidan qurish va rekonstruksiya ishlarida loyihani boshqarish va texnik nazoratini yuridik maqomga ega bo‘lgan mustaqil tashkilotlar tomonidan amalga oshirishga doir taklifi O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023 yil 10 oktyabrdagi “Yo‘l xo‘jaligi sohasini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-330-son qarorini ishlab chiqishda foydalanilgan (O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo‘llar qo‘mitasining 2025 yil 30 yanvardagi 02-441-son dalolatnomasi). Natijada, avtomobil yo‘llar qo‘mitasi tomonidan 2024 yil mart-avgust oylarida O‘zbekiston muhandis-konsultantlar uyushmasi (Association Consulting Engineers of Uzbekistan) bilan hamkorlikda 301 nafar mahalliy mutaxasssilarni Xalqaro muhandislar-konsultantlar federatsiyasi (FIDIC) amaliyoti va talablari asosida malakasini oshirib maxsus sertifikat bilan ta’minlangan.

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Mazkur tadqiqot natijalari 6 ta, jumladan, 1 ta respublika va 5 ta xalqaro ilmiy-amaliy konferensiyalarida muhokamadan o‘tkazildi hamda tezislar nashr etildi.

Tadqiqot natijalarining e‘lon qilinganligi. Dissertatsiya mavzusi bo‘yicha jami 5 ta ilmiy ish, shu jumladan, Oliy attestatsiya komissiyasi tomonidan tavsiya etilgan mahalliy ilmiy nashrlarda 3 ta va nufuzli xorijiy jurnallarda 2 ta ilmiy maqolalar nashr etildi.

Dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi. Dissertatsiya tarkibi kirish, uchta bob, sakkizta paragraf, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxatidan iborat. Dissertatsiya asosiy matnining hajmi 141 betni tashkil etadi.

DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Dissertatsiyaning **Kirish** qismida tadqiqotning dolzarbligi va zarurati asoslangan, tadqiqotning maqsadi va asosiy vazifalari, obykti va predmeti shakllantirilgan, Respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining ustuvor yo‘nalishlariga bog‘liqligi ko‘rsatilgan, tadqiqotning ilmiy yangiligi va amaliy natijalari bayon etilgan, olingan natijalarning ilmiy va amaliy ahamiyati yoritib berilgan, tadqiqot natijalarini amaliyotga joriy etishning sinovdan o‘tganligi, nashr etilgan ishlar va dissertatsiya tuzilishi bo‘yicha ma’lumotlar keltirilgan.

Dissertatsiyaning birinchi bobi **“Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini investitsiyaviy moliyalashtirishning nazariy asoslari va xorij tajribasi”** deb nomlangan. Umumiy foydalanishdagi avtomobil yullarini moliyalashtirishning nazariy va tashkiliy-huquqiy asoslari mohiyati va obyektiv zarurati o‘rganilgan.

David Aschauer¹¹ (1989) tadqiqoti yo‘l infrastrukturasi yo‘naltirilgan davlat investitsiyalarining iqtisodiy o‘sishga bevosita ta‘sirini o‘rganishga bag‘ishlangan bo‘lib, olim AQShda yo‘l va transport infratuzilmasiga sarflangan xarajatlar ishlab chiqarish samaradorligini oshirishini isbotlaydi. Aschauer modeli asosida yo‘l infratuzilmasiga investitsiyalarni iqtisodiy rentabellik darajasi bilan baholash metodikasi ishlab chiqilgan. Bent Flyvbjerg¹² (2003) tadqiqotida infratuzilmaviy yirik loyihalarni, xususan avtomobil yo‘llarini moliyalashtirishda tavakkalchiliklar, kapital sarflarning oshib ketishi va loyiha boshqaruvining noaniqliklar, shuningdek, davlat xususiy sheriklik loyihalarida foyda va xavf o‘rtasidagi muvozanatga alohida urg‘u beradi. Edward Glaeser¹³ (2011) esa o‘z izlanishlarida shaharsozlik va transport infratuzilmasi o‘rtasidagi bog‘liqlikni tahlil qilib, yo‘l tarmoqlariga yo‘naltirilgan investitsiyalar shaharlararo iqtisodiy aloqalarni mustahkamlab, transport samaradorligini oshirishini ko‘rsatadi. Jeffrey Sachs¹⁴ (2015) o‘z tadqiqotlarida barqaror infratuzilma rivoji – xususan ekologik jihatdan qulay va ijtimoiy jihatdan inklyuziv yo‘l tarmoqlarini moliyalashtirishning muhimligini ta‘kidlaydi.

Mahalliy olimlarimizdan N.Nabieva¹⁵ (2020) O‘zbekistondagi infratuzilma loyihalarida davlat-xususiy sheriklik (DXSh) modeli asosida moliyalashtirish amaliyotini tahlil qilgan. U O‘zbekistonda yo‘l loyihalarini moliyalashtirishda xususiy sektorni jalb etishdagi muammolar va imkoniyatlar ustida ish olib borgan. A.A.Qulmatov¹⁶ (2023) transport infratuzilmasini rivojlantirishda moliyaviy barqarorlikni ta‘minlash, moliyalashtirish strategiyalarini shakllantirish, infratuzilmaning iqtisodiy ahamiyati, davlat byudjetiga tushadigan yuklama va tashqi qarz darajasini hisobga olgan holda qaror qabul qilish zarurligini ta‘kidlagan. Sh.Sherkulov¹⁷ (2022) esa o‘z tadqiqotlarida transport ifrastrukturasi moliyalashtirishda investitsiyaviy usullarga alohida urg‘u bergan bo‘lib mamlakatda amalga oshirilayotgan yo‘l loyihalari, xususan, “Toshkent – Andijon” avtoyo‘li loyihasi doirasida qo‘llanilayotgan moliyalashtirish mexanizmlari va ularning kamchiliklarini tahlil qilgan.

¹¹ Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive?. *Journal of monetary economics*, 23(2), 177-200.

¹² Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and risk: An anatomy of ambition*. Cambridge university press.

¹³ Glaeser, E. (2011). *Triumph of the city: How urban spaces make us human*. Pan Macmillan.

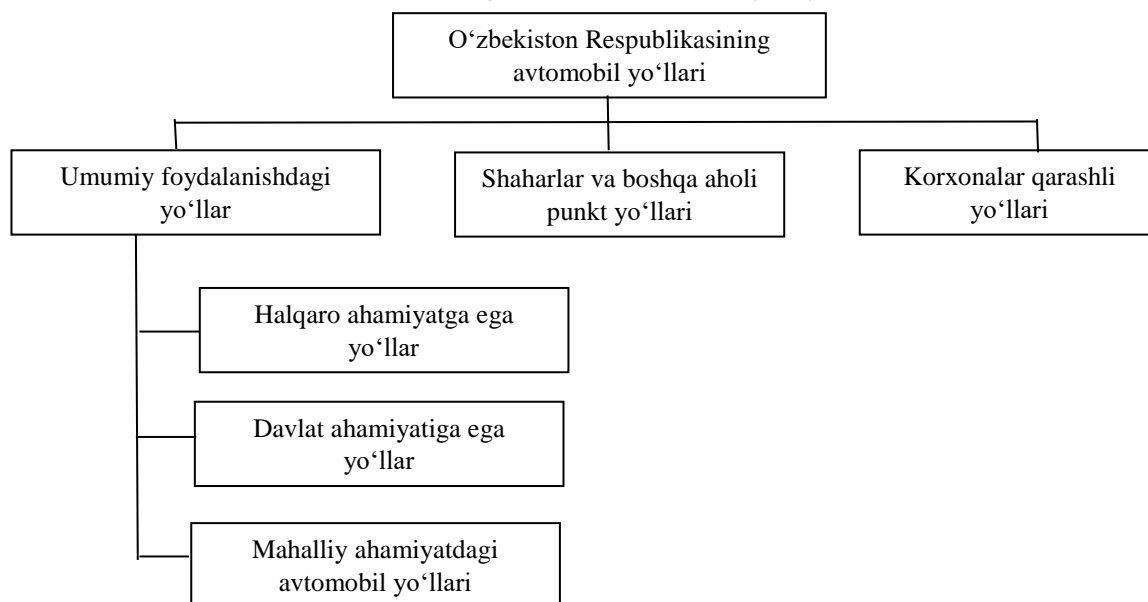
¹⁴ Sachs, J. D. (2015). *The age of sustainable development*. Columbia University Press.

¹⁵ Nabiyeva, N. (2020). O‘zbekiston Respublikasi yo‘l-transport infratuzilmasini innovatsion rivojlantirish. *Arxiv nauchnykh issledovaniy*, 35.

¹⁶ Qulmatov, A. A. (2023). Tadbirkorlik faoliyatini rivojlanishida transport infratuzilmasini tutgan o‘rni. *Gospodarka i Innovacje.*, 42, 67-76.

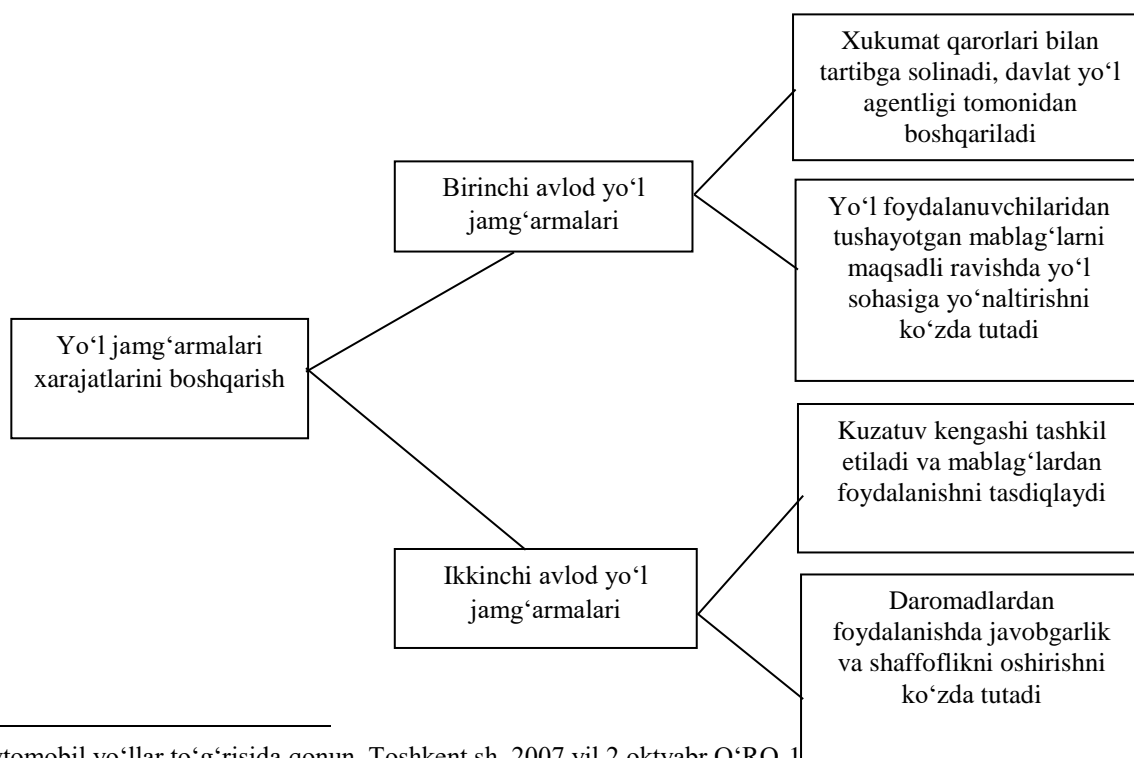
¹⁷ Sherkulov, Sh. (2022). O‘zbekiston respublikasida tadbirkorlik faoliyatini rivojlantirishda transport–logistikaning ahamiyati. *Napravleniya razvitiya blagopriyatnoy biznes-sred v usloviyax sifrovizatsii ekonomiki*, 1(02), 80-84.

Yuqoridagi tadqiqotlarga asosan, fikrimizcha, avtomobil yo‘llarini investitsiyaviy moliyalashtirishda samaradorlikka erishish uchun iqtisodiy, institutsional va ekologik omillar uyg‘unligini ta‘minlovchi kompleks yondashuv zarur. Shu bilan birga, xalqaro tajriba va milliy sharoitlar uyg‘unligini hisobga olgan holda, O‘zbekistonda yo‘l infratuzilmasini moliyalashtirish tizimini yanada takomillashtirish uchun strategik rejalashtirish, xavf tahlili, innovatsion moliyaviy instrumentlar va shaffof monitoring mexanizmlarini joriy etish zarur.



1-rasm. O‘zbekiston Respublikasining avtomobil yo‘llari mansubligiga hamda xalq xo‘jaligi va ma‘muriy mohiyatiga qarab tasniflanishi¹⁸

Respublikamizda avtomobil yo‘llari ularning mansubligiga qarab umumiy foydalanishdagi yo‘llar, shahar va boshqa aholi punkt yo‘llari hamda korxonaga qarashli (ixtisoslashgan) yo‘llarga ajratiladi.



¹⁸ Avtomobil yo‘llar to‘g‘risida qonun. Toshkent sh. 2007 yil 2 oktyabr O‘RQ-1

2-rasm. Yo‘l jamg‘armalari xarajatlarini boshqarish usullari.¹⁹

Yo‘l jamg‘armalarining faoliyati asosan bir xillik ko‘zga tashlansa-da, ular qanday moliyalashtirilishi va ular tomonidan moliyalashtiriladigan tadbirlar nuqtai nazaridan vaqt o‘tishi bilan ularning boshqaruvi o‘zgaradi. Ko‘pincha yo‘l foydalanuvchilari uchun to‘lovlarni belgilashga qaratilgan birinchi avlod yo‘l jamg‘armalari va yo‘l jamg‘armasini boshqarishga ko‘proq e‘tibor beriladigan ikkinchi avlod yo‘l jamg‘armalari bilan jamg‘armani boshqarish farqlanadi. Respublika yo‘l jamg‘armasining boshqaruv tuzilmasi “Yo‘l xo‘jaligi tizimini boshqarishni yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida” farmon asosida tayyorlandi.

Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini moliyalashtirish va boshqarish tizimining 2019 yildan institutsional tuzilmasi 4-rasmda aks ettirildi.

Avtomobil yo‘llarini rivojlantirish maqsadli jamg‘armasi endi yo‘ldan foydalanuvchilardan maqsadli yig‘imlar olmaydi va buning o‘rniga yillik byudjet mablag‘lariga bog‘liq bo‘ladi.

1- jadval

Avtomobil yo‘llarini rivojlantirishning respublika va hududiy maqsadli jamg‘armalariga yig‘iladigan mablag‘lar manbalari²⁰

Respublika jamg‘armasi	Hududiy jamg‘armalar	Avtomobil yo‘llar qo‘mitasi jamg‘armasi
*Davlat byudjetidan ajratilgan mablag‘lar (qurilish va kapital ta‘mirlash); *Tiklanish va taraqqiyot jamg‘armasidan foizsiz kreditlar (qurilish va kapital ta‘mirlash); *Hududiy byudjetlardan ajratmalar.	*Hududiy darajada yoqilg‘i uchun undiriladigan qo‘shimcha to‘lov; *Avtomobillar to‘xtash joyi to‘lov; *Avtotransport vositalarini texnik ko‘rikdan o‘tkazish xarajatlari; *Avtomobil yo‘llaridagi reklama uchun joy; *Yo‘l bo‘yidagi ob‘ektlar bo‘yicha to‘lov (60%).	* Xorijiy avtomobillar uchun kirish to‘lov (25 %); *Yo‘l bo‘yidagi obyektlar uchun to‘lov (40%).

1-jadval avtomobil yo‘llarini moliyalashtirish ko‘p manbali tizim asosida amalga oshirilishini ko‘rsatadi. Moliyalashtirish uch darajada tashkil etilgan:

1. Markaziy (respublika) – yirik loyiha va kapital xarajatlar uchun. 2. Mahalliy (hududiy) – joriy ta‘mirlash, xizmat ko‘rsatish va boshqaruv xarajatlari uchun. 3. Tijorat va tashqi manbalar – Avtomobil yo‘llari qo‘mitasi va tizim korxonalarini rivojlantirish uchun.

Dissertatsiyaning “**Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarining investitsiyaviy moliyalashtirishning hozirgi holati va tahlili**” deb nomlangan ikkinchi bobida Umumiy foydalanishdagi avtomobil yullarida investitsiya faoliyati va uni moliyalashtirishning o‘ziga xos xususiyatlari amaldagi holati tahlil qilingan. Shu bilan birga Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini moliyalashtirishning daromad manbalari va investitsiyaviy aspektlari o‘rganilgan.

¹⁹ [Httts//adb.org/](https://adb.org/)

²⁰ Manba: O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019 yil 9 dekabrda 5890- son farmoni va 2019 yil 4545- son qaror

Eng avvalo mavjud avtomobil yo‘llarini saqlash qay tartibda amalga oshirilayotganligiga e’tibor qaratdik.

2- jadval

**Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini ekspluatatsiya qilish xarajatlari amaldagi holati va me‘yorlari
bo‘yicha talab qilinadigan mablag‘lar tahlili²¹**

r/p	Ko‘rsatkichlar	o‘lchov birligi	2023 yil normativ bo‘yicha o‘rtacha	Amalda (2023 yil)	Talabga nisbatan ulushi	2024 yil normativ bo‘yicha o‘rtacha	2024 yil kutilayotgan (40 foiz)	Talabga nisbatan ulushi	2025 yil normativ bo‘yicha o‘rtacha	2025 yil kutilayotgan (50 foiz)	Talabga nisbatan ulushi	2026 yil normativ bo‘yicha o‘rtacha	2026 yil kutilayotgan (60 foiz)	Talabga nisbatan ulushi
	Jami avtomobil yo‘llarini saqlash va joriy ta‘mirlash xarajatlari		7633,12	1695,4		8167,4	3266,9		8739,2	4369,6		9350,9	5610,5	
1.	Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarining uzunligi	Km		42 869			42 869			42 869			42 869	
2.	Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini yil davomida saqlash xarajatlari	mlrd so‘m	3086,6	779,4	25%	3302,6	1321,1	40%	3533,9	1766,9	50%	3781,2	2268,8	60%
	1 km umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini saqlash xarajatlari (IQN 02-2010, 03-2010)	mlrd so‘m	0,07	0,02	25%	0,08	0,03	40%	82	0,04	50%	0,09	0,05	60%
3.	Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini 11 169 km joriy ta‘mirlash xarajatlari	mlrd so‘m	4546,6	916	20%	4864,8	1945,9	40%	5205,35	2602,7	50%	5569,7	3341,9	60%
	1 km umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini joriy ta‘mirlash xarajatlari (VSN 41-2008, ShNK 27)	mlrd so‘m	0,74	0,08	11%	0,79	0,32	40%	0,85	0,43	50%	0,9	0,5	60%
4.	Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini ekspluatatsiya qilishda ishchilar soni	Nafar	35 724	13 515	38%	35 724,0	18 921		35 724,0	28 382		35 724,0	35 724	100%
	Normativ bo‘yicha 1 nafar ishchiga to‘g‘ri keladigan avtomobil yo‘li uzunligi	Km	1,2	3,2			2,3			1,5			1,2	100%

²¹ Avtomobil yo‘llar qo‘mitasining ma‘lumotlari asosida tayyorlandi.

Respublikamizda umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarining umumiy uzunligi 42869 km.dan iborat. Idoraviy qurilish normalari (IQN 02-2010, 03-2010)ga asosan 1 km umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'lini saqlash xarajatlari me'yor bo'yicha 2023 yilda 72,0 mln.so'mga ehtiyoji bo'lgan, amalda davlat byudjetidan 18,0 mln.so'm ajratilgan. Ya'ni 53,8 mln so'mga kam yoki me'yorga nisbatan 25 foiz mablag' ajratilgan.

Shuningdek IQN 41-2008, shaharsozlik normalari qoidalari (ShNK 27) ga asosan 1 km umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini joriy ta'mirlash xarajatlari me'yor bo'yicha 2023 yilda 737,0 mln so'mga ehtiyoj bo'lgan, amalda davlat byudjetidan 82,0 mln so'm ajratilgan, ya'ni 655,0 mln so'mga kam yoki me'yorga nisbatan 11 % miqdorida mablag' ajratilgan. 2023 yilda me'yor bo'yicha 7633,1 mlrd.so'mga ehtiyoj bo'lgan, amalda davlat byudjetidan 1 695,4 mlrd.so'm ajratilgan. Ekspluatatsiya xarajatlari uchun me'yorga nisbatan mablag'larning kam ajratilishi belgilangan ish normalari bajarilmay qolishiga hamda yo'llarning ta'mirlararo muddatlarini o'tib ketishiga ta'sir qiladi. Natijada keyingi ish turlari yangidan qurish va rekonstruksiya ishlarini amalga oshirish zurrurati tug'iladi. Albatta bu ish turlari ekspluatatsiya xarajatlariga nisbatan bir necha barobor mablag'larni talab etadi. Ekspluatatsiya ishlarining sifatli bajarilishi mavjud avtomobil yo'llarini ishlab berish muddatini uzaytiradi.

3-jadval

Xalqaro moliya institutlari kreditlari hisobiga qayta qurilgan yo'llar uzunligi hamda jalb qilingan kreditlarning dinamik o'zgarishi to'g'risida ma'lumot²²

Yillar	Qurish va qayta qurilgan yo'l uzunligi (km)	O'sish sur'ati %		Sarflangan mablag' (mln. doll.)	O'sish sur'ati%	
		Bazisli 2020 yilga nisbatan	Zanjirli o'tgan yillarga nisbatan		Bazisli 2020 yilga nisbatan	Zanjirli o'tgan yillarga nisbatan
A	1	2	3	4	5	6
2020	106	100	100	94,5	100	100
2021	157	148,1	148,1	146,4	154,9	154,9
2022	236	222,6	150,3	110,8	117,2	75,7
2023	300	283	127,1	172,7	182,7	155,9
2024	290	273,6	96,7	226	239,1	130,9

“Yo'l xo'jaligi sohasini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida” 2023 yil 10 oktyabrdagi PQ-330-son qarorga asosan umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini ekspluatatsiya qilish xarajatlariga ajratilayotgan mablag'larni amaldagi me'yoriy hujjatlarda ko'zda tutilgan talablarga nisbatan 2024 yilda 40 foizga, kelgusi 5 yilda 80 foizga etkazish belgilangan²³. Bu bilan avtomobil

²² Avtomobil yo'llar qo'mitasi huzuridagi “Avtoyo'linvest” ma'lumotlari.

²³ O'zbekiston Respublika Prezidentining “Yo'l xo'jaligi sohasini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida” qarori. Toshkent sh. 2023 yil 10 oktyabr PQ-330 son.

yo'llarining ta'mirlararo muddatini 2-2,5 barobarga yoki 4 yildan 10 yilgacha uzayishiga erishiladi.

Xalqaro moliya institutlaridan 2020–2024 yillarda jalb qilingan mablag'lar hisobiga eng kam 2020 yilda 106 km, eng ko'p 2023 yilda 300 km uzunlikdagi avtomobil yo'llarida rekonstruksiya ishlari amalga oshirilgan.

Shuningdek, yangidan qurilgan va rekonstruksiya qilingan yo'llar uzunligi bazisli usul yordamida dinamikasi tahlil qilinganda 2020 yil 106 km avtomobil yo'li rekonstruksiya qilingani, bu ko'rsatkich 2024 yilda 290 km.ni tashkil etganligi ma'lum bo'ldi. Ya'ni ba'zis davriga nisbatan 184 km ko'proq yoki o'sish su'rati 173,6 foizni tashkil etgan.

Ekspluatatsiya (saqlash va joriy ta'mirlash) ishlariga byudjetdan ajratilayotgan mablag'larning sezilarli darajada oshirilishini inobatga olib, ish turlaridan qurish va rekonstruksiya ishlariga xalqaro moliya institutlari hamda xorijiy va mahalliy xususiy sektordan mablag' jalb etish taklif etildi.

Xorijiy moliya institutlaridan 2024 yilda avtomobil yo'llarini rekonstruksiya qilish uchun 216,4 mln dollar miqdorida kreditlar jalb qilindi. Shundan 185,2 mln.dollar rekonstruksiya ishlariga va 31,2 mln dollar kapital ta'mirlashga yo'naltirildi.

“Yo'l xo'jaligi sohasini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida”gi PQ-330-son qaroriga asosan yangidan boshlanadigan umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari, ko'priklar va su'niy inshootlarni qurish, rekonstruksiya qilish obyektlarini moliyalashtirish asosan xalqaro moliya institutlaridan har yiligi 300,0 mln dollardan kam bo'lmagan miqdorda mablag' jalb qilish belgilangan²⁴. Ushbu qarorda belgilanganiga nisbatan 2024 yilda 83,6 mln dollar kam jalb qilindi yoki 72 foizga bajarildi.

Avtomobil yo'llar qo'mitasiga avtomobil yo'llar bilan tutash hududlarni ko'kalamzorlashtirish va obodonlashtirish bo'yicha qo'shimcha vazifa yuklangan. Ko'kalamzorlashtirish bu ajratilgan yo'l mintaqasini qor va qum uyumlaridan, shamol va suv eroziyasidan himoya qilish, yo'l tasmasida daraxtzorlar barpo etish hamda o't ekish ishlaridan iborat.

“Avtomobil yo'llarini ko'kalamzorlashtirish va arxitektura landshaft jihatdan tuzish tizimini takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida” 2017 yil 11 sentyabrdagi PQ-3262- son qarori bilan O'zbekiston Respublikasi Avtomobil yo'llar qo'mitasi huziridagi “O'zyo'lko'kalamzorlashtirish” unitar korxonasi qayta tashkil etildi

Respublikamizda umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarining umumiy uzunligi 42680 km tashkil etadi, ushbu avtomobil yo'llari Qaraqalpog'iston Respublikasi va viloyatlar hududidan o'tgan. Hududiy bo'limlari tomonidan o'z hududlaridan o'tgan avtomobil yo'llarining ajratilgan uchastkalar chegarasidagi yo'l bo'yi hududlarini ko'kalamzorlashtirish va obodonlashtirish uchun ma'sul sanaladi.

²⁴ O'zbekiston Respublikasi Prezidentining “Yo'l xo'jaligi sohasini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida” Toshkent sh 2023 yil 10 oktyabr PQ-330-son.

4-jadval

Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llariga ajratilgan uchastkalar chegarasidagi yo‘l bo‘yi hududlarini ko‘kalamzorlashtirish ishlarini amalga oshirish uchun maqsadli jamg‘armadan ajratilgan ish haqi va unga tenglashtirilgan xarajatlari to‘g‘risida ma’lumot²⁵, (mln so‘m)

№	2020 y		2021 y		2022 y		2023 y		2024 y	
	So‘m	%	So‘m	%	So‘m	%	So‘m	%	So‘m	%
1.O‘zyo‘lkukalamzorlashtirish	3970	17	4125	17	4380	16.5	4415	14,2		
2 Qaraqalpog‘iston Respublikasi	1607	7,0	1692	7,0	1861	7,0	2233	7,2	2149.8	6.8
3 Andijon	1343	5.8	1414	5.8	1555	5.9	1867	6	2239.9	7.1
4 Buxoro	1482	6.4	1560	6.4	1716	6.5	2059	6.6	2471	7.9
5 Jizzax	1254	5.4	1320	5.4	1452	5.5	1742	5.6	2090.9	6.7
6 Qashqadaryo	1284	5.6	1351	5.6	1486	5.6	1783	5.8	2140.1	6.8
7 Navoiy	1699	7.4	1788	7.4	1967	7.4	2360	7.6	2832.4	9.0
8 Namangan	1206	5.2	1269	5.2	1396	5.3	1675	5.4	2010.2	6.4
9 Samarqand	1070	4.6	1126	4.6	1238	4.7	1486	4.8	1783.3	5.7
10 Surxondaryo	1474	6.4	1551	6.4	1706	6.4	2047	6.6	2456.9	7.8
11 Sirdaryo	1389	6.0	1462	6.0	1608	6.1	1930	6.2	2315.4	7.4
12 Toshkent vil.	2650	11.5	2790	11.5	3069	11.6	3683	11.9	4419.1	14.1
13 Farg‘ona	1389	6.0	1462	6.0	16.8	6.1	1930	6.2	2315.4	7.4
14 Xorazm	1296	5.6	1364	5.6	1501	5.7	1801	5.8	2161.2	6.9
15 Jami	23111	100	24274	100	26544	100	31012	100	31385	100

Manba: Avtomobil yo‘llar qo‘mitasi ma’lumotlari asosida izlanuvchi tomonidan mustaqil tahlil amalga oshirildi.

²⁵ Avtomobil yo‘llar qo‘mitasi ma’lumotlari asosida tayyorlandi.

O‘zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi huzuridagi avtomobil yo‘llarini rivojlantirish maqsadli jamg‘armasi nizomida yo‘l bo‘yi hududlarini ko‘kalamzorlashtirish ishlari bilan bog‘liq xarajatlarini ham moliyalashtirish belgilandi.

Avtomobil yo‘llarini rivojlantirish maqsadli jamg‘armasi va hududiy hokimliklar tomonidan 2020-2024 yillarda ko‘kalamzorlashtirish ishlariga hamda unga xizmat ko‘rsatuvchi ishchi va xizmatchilarning ish haqi va unga tenglashtirilgan xarajatlari uchun ajratilgan mablag‘lar o‘rganildi.

Mazkur xarajatlar tarkibida “O‘zyo‘lko‘kalamzorlashtirish” unitar korxonasi uchun ish haqi va unga tenglashtirilgan xarajatlari ham mavjud. Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llariga ajratilgan uchastkalar chegarasidagi yo‘l bo‘yi hududlarida ko‘kalamzorlashtirish ishlarini amalga oshirish uchun maqsadli jamg‘armadan 2020-2024 yillarda ish haqi va unga tenglashtirilgan xarajatlar uchun ajratilgan mablag‘lar tahlil etildi. Ish haqi va unga tenglashtirilgan to‘lovlar uchun ajratilgan mablag‘ning eng yuqori salmog‘i markazlashgan idora xodimlari hissasiga to‘g‘ri kelgan, bu ko‘rsatkich o‘rtacha 16,2 %ni tashkil etgan. Avtomobil yo‘llarini rivojlantirish maqsadli jamg‘armasi hisobidan “O‘zyo‘lko‘kalamzorlashtirish” unitar korxonasi va uning hududiy bo‘limlarini moliyalashtirilishida mablag‘lardan samarasiz foydalanish holatlari, shuningdek, ajratilayotgan mablag‘larning nazoratini amalga oshirish imkoniyatlari cheklanganligi tahlil qilindi.

Natijada, “O‘zyo‘lko‘kalamzorlashtirish” unitar korxonasi uchun markazlashgan idorasi faoliyatini tugatish va hududiy bo‘limlarni Qaraqalpog‘iston Respublikasi Vazirlar Kengashi, viloyatlar va Toshkent shahar mahalliy byudjetlari hisobidan moliyalashtirish taklif etildi.

Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llariga 2023 yilda ekspluatatsiya (saqlash va ta‘mirlash) ishlarini amalga oshirish uchun ishchi kuchi bilan ta‘minlanganlik darajasi o‘rganildi.

Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari 42869 km.dan iborat bo‘lib, 2023 yilda ushbu avtomobil yo‘llariga xizmat qilayotgan xodimlar 13515 nafarni tashkil etgan. Avtomobil yo‘llarini saqlash ishlari uchun amaldagi holati va me‘yorlar bo‘yicha talab qilinadigan mablag‘lar bo‘yicha o‘tkazilgan tahlilda qo‘yidagilar ma‘lum bo‘ldi.

Idoraviy qurilish normalari (IQN 02-2010, 03-2010, IQN 41-2008) va shaharsozlik normalari qoidalari (ShNK 27)ga asosan normativ bo‘yicha 42869 km avtomobil yo‘liga 35724 nafar ishchi xizmat qilishi aniqlandi. Shundan bir nafar ishchiga to‘g‘ri keladigan avtomobil yo‘li uzunligi 1,2 km ni tashkil etdi. Amalda xizmat qilayotgan xodimlarga nisbati hisoblanganda, bir nafar ishchiga 3,2 km avtomobil yo‘ligi xizmat qilishi to‘g‘ri kelayotganligi ma‘lum bo‘ldi. Ya‘ni umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini saqlash ishlari bo‘yicha me‘yor talablari asosida hisoblanganda $(35724 - 13515) = 22209$ nafar ishchi yetishmasligi yoki amalda me‘yorga nisbatan 38 % ishchi kuchi bilan ta‘minlangan.

Ishchi kuchi bilan to‘liq ta‘minlanmaslik, belgilangan ish hajmlari to‘liq bajarilmaydi, avtomobil yo‘lining xizmat qilib berish muddati qisqaradi hamda sarflanayotgan mablag‘larning samaradorligiga salbiy ta‘sir qiladi. Shu sababli

umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari uchun ekspluatatsiya (saqlash va ta‘mirlash) ishlarini autsorning asosida xususiy sektor tomonidan amalga oshirish taklifi ilgari surildi.

5-jadval

Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini saqlash ishlariga 2023 yilda ishchi kuchi bilan ta‘minlanishi bo‘yicha ma‘lumot tahlili²⁶

Ko‘rsatkichlar	O‘lchov birligi	Normativ bo‘yicha o‘rtacha (2023 yil)	Amalda (2023 yil)	Talabga nisbatan ulushi (%)
A	1	2	3	4
Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarining uzunligi	Km		42869	
Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini ekspluatatsiya qilishda ishtirok etuvchi ishchilar soni	Nafar	35724	13515	38 %
Normativ bo‘yicha 1 nafar ishchiga to‘g‘ri keladigan avtomobil yo‘li uzunligi	Km	1,2	3,2	

Manba: Avtomobil yo‘llar qo‘mitasi 2023 yil hisoboti.

“Yo‘l xo‘jaligi sohasini ya‘nada takomillashtirish to‘g‘risida” 2023 yil 10 oktyabrdagi 330 son qarorida 2024 yil 1 yanvardan boshlab tajriba-sinov tariqasida Qaraqalpog‘iston Respublikasi va viloyatlarda uzunligi 20 kmgacha bo‘lgan umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini ekspluatatsiya qilish ishlariga autsorsing asosida xususiy sektorni jalb qilish belgilandi.

Natijada, 2024 yilda Qaraqalpog‘iston Respublikasi va viloyatlarda uzunligi 20 kmgacha (jami 260 km) bo‘lgan 26421,1 mln so‘mlik umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini ekspluatatsiya (saqlash va ta‘mirlash) ishlariga autsorsing asosida xususiy sektor jalb qilinishiga erishildi.

Dissertatsiya ishining “**O‘zbekistonda umumiy foydalanishdagi yo‘llarni investisiyaviy moliyalashtirishni takomillashtirish yo‘llari**” deb nomlangan uchinchi bobida O‘zbekistonda umumiy foydalanishdagi yo‘llarning daromad manbalarini oshirishda investisiyaviy moliyalashtirishni kengaytirish yo‘nalishlari, ularni takomillashtirish bilan bog‘liq bo‘lgan muammolar va ularni bartaraf etishga qaratilgan ilmiy taklif va amaliy tavsiyalar keltirilgan.

Investisiya dasturi asosida 2024 yilda ajratilgan mablag‘lar Qaraqalpog‘iston Respublikasi misolida o‘rganildi. Ma‘lumotlar ilmiy ishning 134–betida keltirilgan. Bunda, 2024 yil dasturida 6 (olti) ta obyektida jami 140607,9 mln so‘mlik qurish va rekonstruksiya ishlari amalga oshirish belgilangan. Shundan pudratchining boshqa xarajatlari 6264,5 mln so‘mni yoki umumiy ajratilgan mablag‘ tarkibida 4,4 foizni tashkil etgan. Jumladan 5 (besh) ta obyektida 138510,4 mln so‘m bitta pudratchi, ya‘ni Qipchoq YMF DM tomonidan amalga oshirilgan. Ya‘ni 5 (besh)ta obyektida bir vaqtning o‘zida texnik va texnologik nazoratni olib borish uchun etarlicha mutaxassislar hamda laboratoriya (ko‘chma) jihozlari bilan ta‘minlangan bo‘lishi shart.

²⁶ Avtomobil yo‘llar qo‘mitasining 2023 yil hisoboti.

Avtomobil yo'llar qo'mitasi tomonidan 2024 yil mart- avgust oylarida O'zbekiston muhandis-konsultantlar uyushmasi (Association Consulting Engineers of Uzbekistan) bilan hamkorlikda 301 nafar mahalliy mutaxasssilarni Xalqaro muhandislar-konsultantlar federatsiyasi (FIDIC) amaliyoti va talablari asosida malakasini oshirib maxsus sertifikat bilan ta'minlandi.

Ushbu tadqiqotda mamlakatning iqtisodiy o'sishining agregat indikatorini hisoblangan yalpi ichki mahsulot hajmi va transport infratuzilmasiga tegishli 2014-2024 yillardagi xarajatlar o'rtasidagi bog'liqlik tahlil qilindi.

6-jadval

Asosiy ko'rsatkichlarning o'rtacha, standart og'ish, minimum, maksimum va CAGRning yillik o'rtacha o'sishi

O'zgaruvchi va ko'rsatkichlar	O'rtacha qiymat	Standart og'ish	Min	Max	Yillik o'rtacha o'sish sur'ati
Qurish va rekonstruktsiya	2192.14	1075.74	979.1	4159.5	0.1556
Saqlash va joriy ta'mir	1721.28	1219.41	654.0	3811.2	0.1899
Tabiiy ofat	256.23	112.96	101.5	394.0	0.0452
Ma'muriy xarajat	48.72	48.84	11.9	181.7	0.1167
YaIM	657415.95	421581.1	186829.5	1454573.9	0.2278

Xarajatlar to'rt kategoriyaga ajratilgan: 1) yo'l-ko'priklar qurilishi va rekonstruktsiyasi (CapEx), 2) joriy ta'mirlash va saqlash (Maintenance), 3) tabiiy ofatlar profilaktikasi va oqibatlarini bartaraf etish (Disaster), 4) ma'muriy xarajatlar (Admin).

Tahlil bosqichma-bosqich statistik deskriptiv ko'rinishdan regressiya modellarigacha kechadi.

YaIM yordamida 11 yillik davrda qurish va rekonstruktsiya o'rtacha 15.5 %, saqlash va joriy ta'mir 19,0 %, YaIM esa tahminan 22,8 % yillik o'sish sur'atiga ega ekanligi ko'rinadi.

Korrelyatsiya tahlili

7-jadval

Pirson korrelyatsiya matrisasi:

Ko'rsatkichlar	Qurish, rekonstruktsiya	Saqlash va joriy ta'mir	Tabiiy ofat	Ma'muriy xarajat	YaIM
Qurish, rekonstruktsiya	1.0	0.861	-0.169	0.282	0.967
Saqlash, joriy ta'mir	0.861	1.0	-0.086	0.33	0.942
Tabiiy ofat	-0.169	-0.086	1.0	0.193	-0.175
Ma'muriy xarajat	0.282	0.33	0.193	1.0	0.247
YaIM	0.967	0.942	-0.175	0.247	1.0

YaIM o'rtasida $r = 0.94$ — infratuzilma sarflari iqtisodiy o'sish bilan deyarli mutanosib. Qurish, rekonstruktsiya va Saqlash, joriy ta'mir o'zaro ham $r = 0.86$ bo'lib, bu regressiyada multikollinearlik xavfini ko'rsatadi.

Chiziqli OLS model

Model tenglamasi:

$$Y_t = \alpha + \beta_1 \cdot X_{1t} + \beta_2 \cdot X_{2t} + \beta_3 \cdot X_{3t} + \beta_4 \cdot X_{4t} + \varepsilon_t$$

Maqsad: xarajatlardagi 1 mlrd so‘mlik o‘zgarish YaIMni necha mlrd so‘mga o‘zgartirishini aniqlash.

Natijalar:

Ko‘rsatkich	Coef.	Std.Err.	T	P> t	[0.025	0.975]
Const	-71160.7197	73435.5626	-0.969	0.37	-250851.0679	108529.6284
Qurish, rekonstruk-Siya	232.781	37.7554	6.1655	0.0008	140.3968	325.1651
Saqlash, joriy ta‘mir	155.51	33.324	4.6666	0.0034	73.9691	237.0508
Tabiiy ofat	-87.0128	189.0919	-0.4602	0.6616	-549.7041	375.6786
Ma‘muriy xarajat	-556.1032	453.3131	-1.2268	0.2659	-1665.3203	553.1139

$R^2 = 0.986$, $Adj R^2 = 0.977$, $F\text{-stat} = 106.36$ ($p = 0.00001$), $Durbin\text{-}Watson = 2.37$.

O‘zaro korrelyasiya ta‘sirini baholash uchun VIF (Variance Inflation Factor):

Variable	VIF
Qurish, rekonstruksiya	14.74
Saqlash, joriy ta‘mir	11.88
Tabiiy ofat	3.29
Ma‘muriy xarajat	2.49

Qurish, rekonstruksiya $\beta \approx 232.8$ mlrd ($p < 0.01$) va Saqlash, ta‘mirlash $\beta \approx 155.5$ mlrd ($p < 0.01$) YaIM’ga kuchli ta‘sir ko‘rsatmoqda. Tabiiy ofat va ma‘muriy xarajatlari statistik ahamiyatga ega emas.

Log-log OLS (elastiklik modeli)

Model tenglamasi:

$Y_t = \alpha + \beta_i \cdot \ln X_{it} + \varepsilon_t$ β_i – elastiklik: X_i 1 % ga o‘zgarsa, Y taxminan β_i % ga o‘zgaradi.

Natijalar:

Ko‘rsatkich	Coef.	Std.Err.	T	P> t	[0.025	0.975]
Const	4.1675	1.0882	3.8297	0.0087	1.5048	6.8303
Qurish, rekonstruksiya	0.9293	0.2086	4.4557	0.0043	0.419	1.4396
Saqlash, joriy ta‘mir	0.3243	0.1575	2.0595	0.0851	-0.061	0.7097
Tabiiy ofat	-0.0764	0.0957	-0.799	0.4548	-0.3106	0.1577
Ma‘muriy xarajat	0.0132	0.0785	0.1684	0.8718	-0.1788	0.2052

$R^2 = 0.975$. qurish, rekonstruksiya elastikligi 0.93 ($p < 0.01$) – sarflarning 10 % o‘shishi YaIMni taxminan 9.3 % ga oshiradi. Saqlash, joriy ta‘mir elastikligi

0.32 ($p \approx 0.085$) – 90 % ishonch darajasida ahamiyatli. Tabiiy ofat va ma'muriy xarajat elastikliklari ishonchli emas.

Dinamik ARDL(1) log-log model

Model tenglamasi: $Y_t = \alpha + \beta_i \cdot \ln X_{it} + \rho \cdot \ln Y_{t-1} + \varepsilon_t$ ρ – inersiya ko'effitsienti; uzoq muddatli elastiklik = $\beta_i / (1-\rho)$.

10-jadval

Qisqa muddatli koeffitsientlar (Newey–West SE):

Ko'rsatkich	Coef.	Std.Err.	z	P> z	[0.025	0.975]
Const	1.3162	0.5721	2.3005	0.0214	0.1948	2.4375
Qurish, rekonstruksiya	0.3032	0.1007	3.0121	0.0026	0.1059	0.5004
Saqlash, joriy ta'mir	0.0482	0.0547	0.881	0.3783	-0.0591	0.1555
Tabiiy ofat	-0.009	0.0244	-0.3681	0.7128	-0.0569	0.0389
Ma'muriy xarajat	0.0123	0.0149	0.8253	0.4092	-0.0169	0.0414
YaIM_lag	0.7113	0.1047	6.7964	0.0	0.5062	0.9165

Uzoq muddatli elastikliklar:

O'zgaruvchi	LR Elastiklik
Qurish, rekonstruksiya	1.05
Saqlash, joriy ta'mir	0.167
Tabiiy ofat	-0.031
Ma'muriy xarajat	0.043

$\hat{\rho} = 0.71$ — YaIMda kuchli inersiya. Qurish, rekonstruksiyaning uzoq muddatli elastikligi ≈ 1.05 – sarflarning 10 % o'sishi YaIM'ni 10.5 % ga yaqin oshiradi. Saqlash va joriy ta'mirning uzoq muddatli elastikligi 0.17 teng bo'ldi.

XULOSALAR

Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini investitsiyaviy moliyalashtirishni takomillashtirish yo'llari qaratilgan ilmiy tadqiqot natijasida quyidagi xulosalarni shakllantirdik:

1. Avtomobil yo'llarini rivojlantirish Respublika maqsadli jamg'armasining aniq tashkiliy-huquqiy maqomini belgilash, hisobotdorlik va mustaqil audit mexanizmlarini joriy etish mamlakatda yo'l infratuzilmasini moliyalashtirish tizimini takomillashtirishning muhim va uzviy sharti hisoblanadi. Bu, o'z navbatida, transport sohasida samaradorlikni oshirish, mablag'lardan maqsadli va oqilona foydalanish hamda loyihalarning shaffofligini ta'minlashga xizmat qiladi.

2. Ustav kapitalida davlat ulushi bo'lgan korxonalarining kundalik xo'jalik faoliyatiga davlat organlari aralashuvining yuqori darajadali, bozor tendensiyalariga moslashuvchanlik va sezuvchanlikning yo'qligi, davlat ishtirokidagi korxonalarining soliq va bojxona, shu jumladan, yakka tartibdagi xususiyatga ega bo'lgan imtiyozlarga haddan tashqari bog'liqligi umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarida bajarilayotgan ish turlariga o'z ta'sirini ko'rsatadi.

3. Yo'l jamg'armasi faoliyatining barqarorligiga salbiy ta'sir ko'rsatayotgan asosiy omillardan biri — uning tuzilmasi va moliyalashtirish mexanizmining

doimiy ravishda o'zgarib borishi hisoblanib, Jamg'armaning tizimli ravishda qayta tashkil etilishi, unga ajratiladigan majburiy to'lov va ajratmalarning muntazam o'zgartirilishi jamg'arma daromadlarining barqarorligiga salbiy ta'sir o'tkazmoqda. Natijada, jamg'arma zimmasiga yuklatilgan vazifalarni to'liq va samarali amalga oshirishda moliyaviy qiyinchiliklar yuzaga kelmoqda va ushbu xarajatlarning muayyan qismi davlat byudjeti mablag'lari hisobiga qoplanayotgani kuzatilmoqda.

4. Davlat va hududiy dasturlarni ishlab chiqish hamda investisiya loyihalarini amalga oshirish jarayonlarida ochiqlik va shaffoflikning yetarli darajada ta'minlanmagani, yo'l infratuzilmasi sohasida jamg'arma mablag'larining maqsadsiz va samarasiz sarflanishiga zamin yaratishi oqibatida, mablag'larning manfaatdor guruhlar tomonidan suiste'mol qilinishi, hisobdorlik mexanizmlarining yetarli darajada ishlamasligi kabi salbiy holatlarni keltirib chiqarishi mumkin.

5. Rivojlangan davlatlarda davlat xususiy sektori xamkorligi jarayonlarini qo'llash ijobiy natijalar bergan bo'lib, xususiy sektor mablag'larini jalb qilish hisobiga davlat oldida turgan vazifalar va muammolarni hal qilishning haqiqiy imkoniyatlari ochilgan, mazkur tajribalardan foydalanib Respublikamizda ham umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini qurish, rekonstruksiya qilish va ekspluatatsiya (saqlash va ta'mirlash) ishlariga xususiy sektor vakillarini jalb qilinsa ijobiy natija beradi.

6. Mamlakatimizda davlat xususiy sherikchiligida yo'llar qurilishiga, yo'llar chetidagi (servis) xizmat ko'rsatish obyektlari xususiy sheriklarga konsessiya shartnomasi asosida foydalanish uchun berilsa tadbirkorlarni bu sohaga jalb qilishda qiziqishini ortishiga sabab bo'ladi, natijada daromad olish ko'payib byudjetga tushadigan soliqlar ham ortadi.

7. Respublikamizda yo'l infratuzilmasini rivojlantirish maqsadida investitsiyalarni jalb etish, avvalo, umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini yangidan qurish, kapital rekonstruksiya qilish, zamonaviy texnika va texnologiyalar asosida qayta jihozlash hamda mavjud yo'l tarmoqlarini samarali saqlash yo'nalishlarida amalga oshirilishi maqsadga muvofiq sanaladi. Bu esa sohada yuqori sifatli, barqaror va uzluksiz transport xizmatlarini ta'minlashga xizmat qiladi.

8. Yo'l infratuzilmasiga investitsiyalarning maqsadi, aholi ehtiyojlarini qondirishni ta'minlaydigan avtomobil yo'llari tarmog'ini shakllantirish asosida tovarlar va xizmatlarning harakat erkinligi, korxonalar va davlatni eng tez, eng arzon va xavfsiz tarzda odamlar, tovarlar, ishlar va xizmatlarni kerakli joyga butun va sifatli holda yetkazib berish uchun harakatlanishi.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.22\29.12.2023.I.175.01
ПО ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ
ТАШКЕНТСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

ТАШКЕНТСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ КИМЁ

ПАРДАЕВ ФАЙЗУЛЛА ГАФФАРОВИЧ

**ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОГО
ФИНАНСИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ**

08.00.07 - Финансы, денежное обращение и кредит

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам

город Ташкент – 2025 год

Тема диссертации на соискание ученой степени доктора философии (PhD) по экономическим наукам зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии под номером B2024.1.PhD/Iqt3774.

Диссертация выполнена в Ташкентском международном университете Киме
Автореферат диссертации размещен на трех языках (узбекском, русском, английском (резюме)) на сайте Научного совета (www.tiu.uz) и на сайте информационно-образовательного портала "ZiyoNet" (www.ziynet.uz).

Научный руководитель: Тошматов Шухрат Амонович
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты: Раджабов Шерзод Умурузокович
доктор экономических наук, профессор

Пардаев Умид Уралович
доктор экономических наук, доцент

Ведущая организация: Каракалпакский государственный университет
имени Бердаха


Защита диссертации состоится 13 09 2025 г. в 12⁰⁰ на заседании Научного совета DSc.22/29.12.2023.1.175.01 по присуждению ученых степеней по экономическим наукам при Ташкентском международном университете. (Адрес: 100114, г. Ташкент, Малая кольцевая дорога, дом 7. Тел.: (998 95) 131-55-55, e-mail: info@tiu.uz


С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского международного университета (зарегистрирована под номером 85). Адрес: 100114, г. Ташкент, ул. Кичик халка Вули, 7. Тел.: (+99895) 131-55-55.


Автореферат диссертации разослан 29 08 2025 г.

(Регистрационный протокол No 46 от 26 07 2025 г.).




Н.Х. Жумаев
Председатель научного совета по присуждению ученых степеней, доктор экономических наук, профессор


А.Т. Абсаламов
Ученый секретарь научного совета по присуждению ученой степени, доктор экономических наук, доцент


Д.А. Рахмонов
Председатель научного семинара при научном совете по присуждению ученой степени, доктор экономических наук, профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и необходимость темы диссертации. Особую роль в формировании современной транспортной инфраструктуры, усилении межрегиональной экономической интеграции и повышении качества социально-экономической жизни населения играют автомобильные дороги общего пользования. По данным PIARC²⁷, объем рынка услуг дорожного строительства в 2024 году оценивается в 800 миллиардов долларов США, при этом ежегодный темп роста составит 4,5% в период с 2026 по 2033 год, а к 2033 году этот показатель, как ожидается, достигнет 1,2 триллиона долларов США. В частности, развитие дорожно-транспортной отрасли рассматривается как один из решающих факторов обеспечения устойчивого роста экономики, повышения эффективности экспортно-импортных процессов и стимулирования притока внутренних и внешних инвестиций. Однако на практике существующие механизмы инвестиционного финансирования дорожной инфраструктуры во многих случаях недостаточно эффективны, а также наблюдаются различные институциональные барьеры и неопределенность правовой среды для привлечения средств. Поэтому одной из актуальных задач является совершенствование инвестиционного финансирования автомобильных дорог общего пользования, привлечение новых источников и внедрение инновационных методов финансирования.

Такие вопросы, как эффективность финансовых ресурсов автомобильных дорог общего пользования в зарубежных странах, оценка и управление ожидаемыми рисками, раскрываются посредством эмпирического анализа. Однако такие вопросы, как автомобильные дороги общего пользования, их целесообразность, направление свободных денежных средств фонда на инвестиционную деятельность, в частности, приобретение еврооблигаций и оценка риска этих операций, а также широкое использование инвестиций в деятельности фонда в развитии экономики недостаточно раскрыты. В частности, такие вопросы, как расширение доступа к инвестициям Фонда автомобильных дорог общего пользования, обеспечение их прозрачности для налогоплательщиков, привлечение в фонд местных и иностранных инвесторов, а также обеспечение стабильности доходов и расходов данного фонда, остаются актуальными.

Необходимо проводить научные исследования, направленные на совершенствование практики формирования и использования средств для развития автомобильных дорог общего пользования в Узбекистане. Поэтому возникает необходимость исследования научно-методических основ финансового управления инвестиционной деятельностью для развития автомобильных дорог общего пользования. По нашему мнению, данное исследование должно состоять из следующих вопросов: В первую очередь, обеспечение эффективности в сфере дорожного транспорта, приоритет финансирования ремонта автомобильных дорог; - сокращение

²⁷ PIARC-Road Construction Services Market Size, Research, Market Overview & Forecast 2033

незавершенных строительных работ (концентрация финансовых ресурсов для объектов повышенной готовности); - планирование финансирования проектов благоустройства и развития автомобильных дорог на основе экологических показателей, достижение эффективности с учетом социально-экономического развития конкретного региона.

Закон Республики Узбекистан «Об инвестициях и инвестиционной деятельности» от 25 декабря 2019 года, № 598²⁸, Закон «О государственных закупках» от 22 апреля 2021 года, № 684²⁹, Указ Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному реформированию системы управления дорожным хозяйством» от 9 декабря 2019 года, № ПФ-5890³⁰, Постановление «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы управления дорожным хозяйством» от 9 декабря 2019 года, № ПП-4545³¹, Постановление «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы управления дорожным хозяйством» от 10 октября 2023 года, № ПП-330³², «О мерах по совершенствованию системы озеленения и архитектурно-ландшафтного оформления автомобильных дорог» Данное диссертационное исследование в определенной мере послужит реализации задач, обозначенных в Постановлении Кабинета Министров Республики Узбекистан № ПП-3262³³ от 11 сентября 2023 года, 2017 г., Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан № 233³⁴ от 24 апреля 2024 г. «О мерах по организации осуществления эксплуатации автомобильных дорог общего пользования частным сектором на основе аутсорсинга» и другие нормативно-правовые акты в данной сфере.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Данное диссертационное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий республики I. "Духовно-нравственное и культурное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики".

Степень изученности проблемы. Зарубежные ученые И.А.Бланк, Г.И.Рузавин, Л.Ж.Гитманн, М.Д.Джонк, Ш.В.Шкодинский, А.С.Нишетой, В.В.Мищенко, В.Л.Зинин, В.В.Шеремет, Г.С.Панова, Л.К.Егорова, Л.С.Валинурова, М.А.Николаев, Н.Л.Маренков, О.А.Афанасьева,

²⁸ Закон Республики Узбекистан "Об инвестициях и инвестиционной деятельности." г. Ташкент 25 декабря 2019 г. ЗРУ - 598

²⁹ Закон Республики Узбекистан "О государственных закупках" г. Ташкент. 22 апреля 2021 г. № ЗРУ-684

³⁰ Указ Президента Республики Узбекистан "О мерах по глубокому реформированию системы дорожного хозяйства" г. Ташкент. от 9 декабря 2019 года № УП-5890.

³¹ Постановление Президента Республики Узбекистан "О мерах по дальнейшему совершенствованию системы управления дорожной отраслью" г. Ташкент. 9 декабря 2019 г. № ПП-4545.

³² Постановление Президента Республики Узбекистан "О мерах по дальнейшему совершенствованию сферы дорожного хозяйства." г. Ташкент 10 октября 2023 г. № ПП-330.

³³ Постановление Президента Республики Узбекистан "О мерах по совершенствованию системы озеленения и архитектурно-ландшафтного планирования автомобильных дорог" г. Ташкент. 11 сентября 2017 г. № ПП-3262

³⁴ Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 24 апреля 2024 года № 233 "О мерах по организации осуществления частным сектором работ по эксплуатации автомобильных дорог общего пользования на основе аутсорсинга"

О.Б.Казакова, У.Ф.Шарп, Н.Герасимова, Т.С.Эсаулькова, Дж.Уильямс, М.Гордон, Дж.Хикс, Д.Ашауэр, Б.Фливерберг, Э.Глазсэр, Т.Ирвин изучали теоретические и практические аспекты организации инвестиционной деятельности и финансового управления. Дж. Сакс. Г.Марковиц, Б.Чараева и О.Зерова проводили научные исследования³⁵.

Ученые-экономисты нашей страны также проводили исследования по вопросам организации инвестиционной деятельности и финансового управления. А.В.Вахабов, А.У.Ульмасов, Б.Б.Самарходжаев, Д.Г.Гозибекоев, Д.М.Расулев, Н.Г.Каримов, О.Ю.Рашидов, Н.Х.Хайдаров, Ф.У. Додиев, Н. Набиева, А. Кулматов и Ш. Шеркулов³⁶.

³⁵ Blank I.A. Управление инвестициями предприятия. К.: Ника-Центр, Elga, 2003; Ruzavin G.I. Основы рыночной экономики. Учебное пособие. М.: Bankibirji, 1996; Gitman L.Dj., Djonk M.D. Основы инвестирования. М.: Дело, 1997; Shkodinskiy S V. Инвестиции как фактор укрепления обороноспособности государства: Dis. kand. ekon. nauk. М., 2001.; Igonina L.L. Инвестиции. Учебное пособие / Pod red. V.A.Slepova. М.: Экономист. 2005; Nishetoy A.S. Инвестиции: Учебник. -4-+е изд.,перераб. и доп – М.: Издательско-торговая корпорация “Dashkov iK”, 2006 – 376 с.; Инвестиционный менеджмент. Учебное пособие / кол.авторов. под ред. V.V.Mishenko.- 3-е изд., ster- М: KNORUS, 2010 – 392 с.; Zinin V.L. Необходимость создания институциональной среды венчурной деятельности для обеспечения качественного развития российской экономики // Финансы и кредит. – Москва, 2013. - №21- С. 72-78 с.; Управление инвестициями. В 2-х т.: Справочное пособие для специалистов и предпринимателей /м Под. общ.ред.. V.V.Sheremeta. – М.: Высшая школа, 1998; Panova G.S. Кредитная политика коммерческого банка. – М.: IKS “DIS”, 1997-с.194; Yegorova L.K. Управление инвестиционной привлекательностью региона, диссертация на соискание степени кандидата экономических наук. М.: 2006, 173 с. Управление инвестиционной деятельностью: Учебник / Valinurova L.S.; Afanaseva O.N. Состояние рынка проектного финансирования и факторы, сдерживающие его развитие // Деньги и кредит. - Москва. 2014. No2- С.37.; Kazakova O.B. Управление инвестиционной деятельностью. -М.: KNORUS, 2005. -384 С; Инвестиционная деятельность: учебное пособие/ М.А.Николаев. - Финансы и статистика: INFRA- М. -336 с; Marenko N.L. Основы управления инвестициями: Учебник. Изд. 2-я, стереотипная. - М.: Издательство URSS, 2007. - 480 с.; Sharp U.F., Aleksandr G.D., Beyli D.V. Инвестиции: пер. с англ. – М. INFRA-М, 1998. – XII, 1028 с.; N.Gerasimova Механизмы финансирования проектов государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства герасимова наталя евгеньевна институт управления бизнес-процессами и экономики. СФУ г.Красноярск <https://web.snauka.ru/issues/2014/01/30940>. ; Esaulkova T. S. Risk Management for Investment / Placement of Pension Assets. In: Bulletin of Moscow Region State University. Series: Economics, 2020, no. 2, pp. 28–37, Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive?. Journal of monetary economics, 23(2), 177-200; Glaeser, E. (2011). Triumph of the city: How urban spaces make us human. Pan Macmillan; Willams J.B. The Theory of investment Value Cambridge. Mass, Harvard Univ. Press, 1938 - 55 p; Gordon M.J. The investment, Financing and Valuation of the Corporation. Homewood, Irwin, T. (2007). Government guarantees: Allocating and valuing risk in privately financed infrastructure projects. World Bank Publications; Sachs, J. D. (2015). The age of sustainable development. Columbia University Press; Markowitz, H.M Foundations of Portfolio Theory. Journal of Finance, 1991, vol.46-№ 2- P. 469-77, Modilyani F. Skolko stoit firma. Teorema MM. - М.: Delo, 1999. - 627 s, Charaeva V. Стратегическое финансовое управление реальными инвестициями российских предприятий: теория и методология. Автореф. дисс. На соис. ученой степени доктор экономических наук по спец. 08.00.10 - финансы, денежное обращение и кредит. - Ростов на Дону. 2011. 22 с., Zerova O. Финансовое управление деятельностью предприятий жилищно-коммунального хозяйства. Диссер. на соис. учений степи кандидата экономических наук по спец. 08.00.10- финансы, денежное обращение и кредит. – Донецк, 2017. 24 с.

³⁶ Vahabov va boshqalar. Xorijiy investitsiyalar. O'quv qo'llanma, - Т.: Moliya, 2010. 328 b.; O'limasov A.O'. Iqtisodiyot asoslari. – Т.: Mehnat, 1997.-223 b; Samarxodjaev B.B. Investitsiya v Respublike Uzbekistan (mejdunarodno-chastpravovoy aspekt). -Т.: Moliya, 2003 yil. 332-b; Rasulev D.M. Iqtisodiy islohotlarni chuqurlashtirish bosqichida investitsiyalarni moliyalashtirishni ekonometrik modellashtirish. Dis.. Iqtisod fanlari doktori – Т., 2003. -252-b; Karimov N.G'. Iqtisodiy integrallashuv sharoitida investitsiya faoliyatini moliyalashtirishning bozor mexanizmlarini joriy etish masalalari. – Т.: Fan va texnologiya, 20078. – 240 b.; Rashidov O.Yu. va boshqalar. Investitsion lohihalarni moliyalashtirish: O'quv qo'llanma. – Т.: TDIU. 2010. – 272 b.; Haydarov N.H. Iqtisodiyotni erkinlashtirish sharoitida korxonalar investitsion faoliyatidagi moliya-soliq munosabatlarini takomillashtirish masalalari // Dis....iqtisod fanlari doktori ilmiy darajasini olish uchun yozilgan dissertatsiya. -Т. , 2003. 306 b. Dodiev F. Investitsiya faoliyatini moliyaviy rag'batlantirish. Iqtisod fanlari nomzodi ilmiy darajasini olish uchun yozilgan dissertatsiya avtoreferati. - Т., 1998 y., 10 b.; Ismoilov D.A. Investitsiya faoliyatini moliyaviy boshqarish usullarini takomillashtirish. Iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD) ilmiy darajasini olish uchun tayyorlangan dissertatsiya avtoreferati -16 b: Nabiyeva, N. (2020). O'zbekiston Respublikasi

Несмотря на широкий спектр научных исследований, посвященных теоретическим, методологическим и практическим особенностям организации инвестиционной деятельности и ее финансового управления, не достигнуто единого мнения о сущности инвестиционной деятельности автомобильных дорог общего пользования и ее финансового управления, механизмах их реализации. В частности, налаживание сотрудничества государственного и частного секторов по видам работ, выполняемых на автомобильных дорогах общего пользования, включая строительство, реконструкцию, эксплуатацию (хранение и текущий ремонт). Также привлечение средств иностранных и отечественных инвесторов на работы по строительству и реконструкции, привлечение представителей частного сектора на работы по эксплуатации (содержанию и текущему ремонту) автомобильных дорог общего пользования, создание сферы услуг в регионе автомобильных дорог общего пользования. Передача этих отраслей представителям частного сектора на основе аренды или лизинга.

В развитых странах доходы фонда автомобильных дорог общего пользования формируются не только за счет взносов и обязательных платежей, трансфертов, субсидий, но и за счет инвесторов, получаемых от предпринимательской деятельности.

Широкое использование инвестиций на автомобильных дорогах общего пользования изучено недостаточно. Это, в свою очередь, обуславливает необходимость исследования данной темы.

Связь темы диссертации с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, где выполнена диссертация. Диссертационная работа выполнена в соответствии с приоритетными направлениями Ташкентского международного химического университета "Научно-методическое исследование расширения участия в индексах глобального экономического и инновационного развития в целях дальнейшего улучшения инвестиционного климата и расширения привлечения иностранных инвестиций в Узбекистан".

Целью исследования является разработка предложений и рекомендаций по совершенствованию практики формирования и использования источников инвестиционного финансирования автомобильных дорог общего пользования.

Задачи исследования:

выявление проблем на основе изучения соблюдения правовых норм при финансировании видов работ, проводимых на автомобильных дорогах общего пользования;

исследование путей совершенствования путем изучения зарубежного опыта по видам работ, проводимых на автомобильных дорогах общего пользования;

анализ на основе изучения поддержания прозрачной и надежной организационной структуры управления фондом автомобильных дорог общего пользования, предусматривающей управление рисками и подотчетность, а также соответствующий операционный контроль;

анализ автомобильных дорог общего пользования не только с учетом экономического и финансового риска, но и на основе изучения гарантий инвестирования с точки зрения доходности;

анализ на основе изучения использования инвестиций в дополнительное финансирование приоритетных отраслей автомобильных дорог общего пользования;

анализ на основе изучения расширения использования и финансирования средств отечественных и иностранных инвестиций на автомобильных дорогах общего пользования.

Объектом исследования является система формирования и использования средств автомобильных дорог общего пользования за счет инвестиций.

Предметом исследования являются экономические и финансовые отношения, возникающие при формировании и использовании средств автомобильных дорог общего пользования за счет инвестиций.

Научная новизна исследования состоит в следующем:

развитие транспортной инфраструктуры путем привлечения средств международных финансовых институтов для финансирования строительства новых автомобильных дорог общего пользования, мостов и искусственных сооружений.

предложен механизм, интегрированный с местными бюджетами, путем обеспечения эффективного контроля за средствами, направляемыми на развитие автомобильных дорог, повышения финансовой самостоятельности территориальных подразделений государственного учреждения "Узйулкукаламзорлаштириш" при внедрении системы, адаптированной к региональным потребностям;

обосновано обеспечение высокой эффективности расходования средств с уменьшением нагрузки на государственный бюджет за счет привлечения частного сектора на основе аутсорсинга таких эксплуатационных работ, как содержание и текущий ремонт автомобильных дорог общего пользования;

для повышения качества выполняемых дорожных работ и эффективности расходующихся средств предлагается осуществлять управление проектом и технический надзор за работами по новому строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования независимыми организациями, имеющими юридический статус;

Практические результаты исследования:

в 2024 году на реконструкцию автомобильных дорог общего пользования было привлечено 216,4 млн долларов от международных финансовых институтов;

в результате ликвидации центрального офиса государственного учреждения "Узйулкукаламзорлаштириш" сэкономлено 4222,0 млн сумов, а его

территориальные отделения переведены на финансирование из местных бюджетов Совета Министров Республики Каракалпакстан, областей и города Ташкента;

в 2024 году для проведения работ по эксплуатации (хранению и текущему ремонту) 260 км автомобильной дороги общего пользования привлечены представители частного сектора на сумму 26421,1 млн сумов;

301 местный специалист по управлению проектами и техническому надзору на дорожно-строительных объектах прошел обучение в соответствии с практикой и документами Международной федерации инженеров-консультантов (FIDIC) и был сертифицирован.

Достоверность результатов исследования. Целесообразность применяемых подходов и методов определяется получением данных из официальных источников, в частности, Министерства экономики и финансов, Государственного комитета по статистике и Комитета по автомобильным дорогам, использованием нормативных документов по целевым фондам, экспертных оценок и научных результатов отечественных и зарубежных ученых-экономистов, а также внедрением соответствующих выводов и предложений в практику Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан.

Научная и практическая значимость результатов исследования. Научная значимость результатов исследования объясняется тем, что они могут быть использованы при проведении специальных научных исследований, направленных на совершенствование механизма формирования и использования средств автомобильных дорог общего пользования в нашей стране за счет инвестиций.

Практическая значимость результатов исследования заключается в возможности применения его результатов в деятельности структур, занимающихся обеспечением эффективного расходования средств автомобильных дорог общего пользования в Узбекистане в среднесрочной и долгосрочной перспективе. На практике рекомендации автора могут быть использованы для обеспечения эффективного использования средств автомобильных дорог общего пользования.

Внедрение результатов исследования. На основе полученных научных результатов по совершенствованию инвестиционного финансирования автомобильных дорог общего пользования:

предложение по развитию транспортной инфраструктуры путем привлечения средств международных финансовых институтов для финансирования строительства новых автомобильных дорог общего пользования, мостов и искусственных сооружений было использовано при разработке Постановления Президента Республики Узбекистан от 10 октября 2023 года No ПП-330 "О мерах по дальнейшему совершенствованию дорожной отрасли" (Акт Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан от 30 января 2025 года No 02-441). В результате в 2024 году в рамках проектов, реализуемых с участием

международных финансовых институтов, было освоено 202,2 млн долларов и проведена реконструкция 272 км автомобильных дорог;

предложение по механизму, интегрированному с местными бюджетами, путем повышения финансовой самостоятельности деятельности территориальных подразделений государственного учреждения "Узйулкукаламзорлаштириш" при обеспечении эффективного контроля за средствами, направляемыми на развитие автомобильных дорог, внедрении системы, адаптированной к региональным потребностям, было использовано при разработке Постановления Президента Республики Узбекистан от 10 октября 2023 года No ПП-330 "О мерах по дальнейшему совершенствованию сферы дорожного хозяйства" (Акт Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан от 30 января 2025 года No 02-441). В результате была ликвидирована деятельность центрального офиса бывшего государственного учреждения "Узйулкукаламзорлаштириш", а путем перевода территориальных подразделений государственного учреждения из центра в регионы создана возможность внедрения не только финансового контроля, но и эффективной и ответственной системы, адаптированной к региональным потребностям;

предложение по обеспечению высокой эффективности расходования средств с уменьшением нагрузки на государственный бюджет путем привлечения частного сектора на основе аутсорсинга таких эксплуатационных работ, как содержание и текущий ремонт автомобильных дорог общего пользования, было использовано при разработке Постановления Президента Республики Узбекистан от 10 октября 2023 года No ПП-330 "О мерах по дальнейшему совершенствованию сферы дорожного хозяйства" (Акт Комитета автомобильных дорог при Министерстве транспорта Республики Узбекистан от 30 января 2025 года No 02-441). В результате, на основе привлечения частного сектора к эксплуатационным работам, таким как содержание и текущий ремонт автомобильных дорог общего пользования, в Республике Каракалпакстан и областях достигнута эксплуатация автомобильных дорог общего пользования протяженностью до 20 км (всего 260 км) на сумму 26421,1 млн сумов;

в целях повышения качества выполняемых дорожных работ и эффективности расходующихся средств, предложение Президента Республики Узбекистан об осуществлении проектного управления и технического контроля за работами по новому строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования независимыми организациями, имеющими юридический статус

Использовано при разработке Постановления No ПП-330 от 10 октября "О мерах по дальнейшему совершенствованию сферы дорожного хозяйства" (Акт Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан No 02-441 от 30 января 2025 года). В результате, в марте-августе 2024 года Комитет по автомобильным дорогам в сотрудничестве с Ассоциацией инженеров-консультантов Узбекистана (Association Consulting Engineers of Uzbekistan) повысил квалификацию 301 местного специалиста на

основе практики и требований Международной федерации инженеров-консультантов (FIDIC) и был обеспечен специальным сертификатом.

Апробация результатов исследования. Результаты данного исследования были обсуждены на 6, в том числе 1 республиканской и 5 международных научно-практических конференциях, а также опубликованы тезисы.

Публикация результатов исследования. Всего по теме диссертации опубликовано 5 научных работ, в том числе 3 научные статьи в местных научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан для публикации основных научных результатов докторских диссертаций, и 2 статьи в престижных зарубежных журналах.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, восьми параграфов, заключения и списка литературы. Объем основного текста диссертации составляет 141 страницу.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** обосновывается актуальность и востребованность проведенного исследования, цель и задачи исследования, характеризуются объект и предмет, показано соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики, излагаются научная новизна и практические результаты исследования, раскрываются научная и практическая значимость полученных результатов, внедрение в практику результатов исследования, сведения по опубликованным работам и структуре диссертации.

В первой главе диссертации "**Теоретические основы инвестиционного финансирования автомобильных дорог общего пользования и зарубежный опыт**" изучены сущность и объективная необходимость теоретических и организационно-правовых основ финансирования автомобильных дорог общего пользования.

Исследование Дэвида Ашауэра³⁷ (1989) посвящено изучению прямого влияния государственных инвестиций в дорожную инфраструктуру на экономический рост, и ученый доказывает, что затраты на дорожную и транспортную инфраструктуру в США повышают эффективность производства. На основе модели Ашауэра разработана методика оценки инвестиций в дорожную инфраструктуру с уровнем экономической рентабельности. В исследовании Бента Фливберга³⁸ (2003) особое внимание уделяется рискам при финансировании крупных инфраструктурных проектов, в частности автомобильных дорог, чрезмерным капиталовложениям и неопределенностям в управлении проектами, а также балансу между выгодами и рисками в проектах государственно-частного партнерства. Эдвард Глейзер³⁹ (2011) в своих исследованиях анализирует

³⁷Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive?. *Journal of monetary economics*, 23(2), 177-200.

³⁸ Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and risk: An anatomy of ambition*. Cambridge university press.

³⁹ Glaeser, E. (2011). *Triumph of the city: How urban spaces make us human*. Pan Macmillan.

взаимосвязь между градостроительством и транспортной инфраструктурой и показывает, что инвестиции в дорожные сети укрепляют экономические связи между городами и повышают эффективность транспорта. Джеффри Сакс⁴⁰ (2015) в своем исследовании подчеркивает важность финансирования устойчивого развития инфраструктуры - в частности, экологически благоприятных и социально инклюзивных дорожных сетей.

Один из наших отечественных ученых Н.Набиева⁴¹ (2020) проанализировала практику финансирования инфраструктурных проектов в Узбекистане на основе модели государственно-частного партнерства (ГЧП). Он работал над проблемами и возможностями привлечения частного сектора к финансированию дорожных проектов в Узбекистане. А.А.Кулматов⁴² (2023) подчеркнул необходимость обеспечения финансовой устойчивости в развитии транспортной инфраструктуры, формирования стратегий финансирования, принятия решений с учетом экономической значимости инфраструктуры, нагрузки на государственный бюджет и уровня внешнего долга. Ш.Шеркулов⁴³ (2022) в своем исследовании уделил особое внимание инвестиционным методам финансирования транспортной инфраструктуры и проанализировал механизмы финансирования, используемые в рамках реализуемых в стране дорожных проектов, в частности, проекта автодороги "Ташкент - Андижан", и их недостатки.



Рисунок 1. Классификация автомобильных дорог Республики Узбекистан по принадлежности и народнохозяйственной и административной сущности ⁴⁴

⁴⁰ Sachs, J. D. (2015). The age of sustainable development. Columbia University Press.

⁴¹ Nabiyeva, N. (2020). O'zbekiston Respublikasi yo'l-transport infratuzilmasini innovatsion Rivojlantirish. Arxiv nauchnykh issledovaniy, 35.

⁴² Kulmatov, A. A. (2023). Tadbirkorlik faoliyatini rivojlanishida transport INFRATUZILMASINI TUTGAN o'rni. Gospodarka i Innovatsiye., 42, 67-76.

⁴³ Sherkulov, Sh. (2022). O'zbekiston respublikasida tadbirkorlik faoliyatini rivojlantirishda transport-logistikaning ahamiyati. Napravleniya razvitiya blagopriyatnoy biznes-sred v usloviyax sifrovizatsii ekonomiki, 1(02), 80-84.

⁴⁴ Закон об автомобильных дорогах. г. Ташкент 2 октября 2007 г. № ЗРУ-117

На основании вышеизложенных исследований, на наш взгляд, для достижения эффективности инвестиционного финансирования автомобильных дорог необходим комплексный подход, обеспечивающий сочетание экономических, институциональных и экологических факторов. В то же время, учитывая гармонию международного опыта и национальных условий, для дальнейшего совершенствования системы финансирования дорожной инфраструктуры в Узбекистане необходимо внедрить стратегическое планирование, риск-анализ, инновационные финансовые инструменты и прозрачные механизмы мониторинга.

Автомобильные дороги в нашей республике, в зависимости от их принадлежности, делятся на дороги общего пользования, дороги городов и других населенных пунктов, а также дороги, принадлежащие предприятиям (специализированные).



Рисунок 2. Методы управления расходами дорожных фондов.⁴⁵

Хотя деятельность дорожных фондов в основном однородна, их управление меняется со временем с точки зрения того, как они финансируются и какие мероприятия они финансируют. Часто различают дорожные фонды первого поколения, направленные на установление платежей для пользователей дорог, и дорожные фонды второго поколения, где больше внимания уделяется управлению дорожным фондом. Структура управления Республиканского дорожного фонда подготовлена на основе Указа "О мерах по дальнейшему совершенствованию управления системой дорожного хозяйства".

⁴⁵ <https://adb.org/>

Институциональная структура системы финансирования и управления автомобильными дорогами общего пользования с 2019 года отражена на рисунке 4.

Целевой фонд развития автомобильных дорог больше не будет взимать целевые сборы с пользователей дорог и вместо этого будет зависеть от средств годового бюджета.

Таблица 1

Источники средств, собираемых в республиканский и территориальные целевые фонды развития автомобильных дорог ⁴⁶

Республиканский фонд	Региональные фонды	Фонд Комитета по автомобильным дорогам
<ul style="list-style-type: none"> * Средства, выделенные из Государственного бюджета (строительство и капитальный ремонт); * Беспроцентные кредиты из Фонда реконструкции и развития (строительство и капитальный ремонт); * Отчисления из региональных бюджетов. 	<ul style="list-style-type: none"> * Доплата за топливо, взимаемая на региональном уровне; * Плата за парковку автомобилей; * Расходы на проведение технического осмотра автотранспортных средств; * Место для рекламы на автомобильных дорогах; * Плата за придорожные объекты (60%). 	<ul style="list-style-type: none"> * плата за въезд для иностранных автомобилей (25%); * Плата за придорожные объекты (40%).

Таблица 1 показывает, что финансирование автомобильных дорог осуществляется на основе многоисточниковой системы. Финансирование организовано на трех уровнях:

1. Центральный (республиканский) - для крупных проектов и капитальных затрат. 2. Местный (территориальный) - на расходы по текущему ремонту, обслуживанию и управлению. 3. Коммерческие и внешние источники - для развития Комитета по автомобильным дорогам и предприятий системы.

Во второй главе диссертации "**Современное состояние и анализ инвестиционного финансирования автомобильных дорог общего пользования**" проанализировано современное состояние инвестиционной деятельности и особенности ее финансирования на автомобильных дорогах общего пользования. При этом изучены источники доходов и инвестиционные аспекты финансирования автомобильных дорог общего пользования.

Прежде всего, мы обратили внимание на порядок, в котором осуществляется содержание существующих автомобильных дорог.

⁴⁶ Указ Президента Республики Узбекистан № 5890 от 9 декабря 2019 года и Постановление № 4545 от 2019 года

Таблица 2

**Анализ требуемых средств по фактическому состоянию и нормам затрат на эксплуатацию автомобильных
дорог общего пользования⁴⁷**

П/п	Показатели	Единица измерения	Среднее по нормативу за 2023 год	Действующий (2023 год)	Доля спроса	Среднее по нормативу на 2024 год	Ожидаемое в 2024 году (40%)	Доля спроса	Норматив 2025 года Среднее по	Ожидаемый к 2025 году (50 процентов))	Доля спроса	Среднее по нормативу на 2026 год	Ожидаемое к 2026 году (60 процентов)	Доля спроса
	Всего расходов на содержание и текущий ремонт автомобильных дорог		7633,12	1695,4		8167,4	3266,9		8739,2	4369,6		9350,9	5610,5	
1.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования	Км		42 869			42 869			42 869			42 869	
2.	Годовые расходы на содержание автомобильных дорог общего пользования	млрд сум	3086,6	779,4	25%	3302,6	1321,1	40%	3533,9	1766,9	50%	3781,2	2268,8	60%
	Расходы на содержание 1 км автомобильных дорог общего пользования (IQN 02-2010, 03-2010)	млрд сум	0,07	0,02	25%	0,08	0,03	40%	82	0,04	50%	0,09	0,05	60%
3.	Расходы на текущий ремонт 11 169 км автомобильных дорог общего пользования	млрд сум	4546,6	916	20%	4864,8	1945,9	40%	5205,35	2602,7	50%	5569,7	3341,9	60%
	Расходы на текущий ремонт 1 км автомобильных дорог общего пользования (VSN 41-2008, ShNK 27)	млрд сум	0,74	0,08	11%	0,79	0,32	40%	0,85	0,43	50%	0,9	0,5	60%
4.	Численность работников при эксплуатации автомобильных дорог общего пользования	Число	35 724	13 515	38%	35 724,0	18 921		35 724,0	28 382		35 724,0	35 724	100%
	Нормативная протяженность автомобильной дороги на 1 рабочего	Км	1,2	3,2			2,3			1,5			1,2	100%

⁴⁷ Подготовлено на основе данных Комитета по автомобильным дорогам.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования в нашей республике составляет 42 869 км. Согласно ведомственным строительным нормам (IQN 02-2010, 03-2010), расходы на содержание 1 км автомобильной дороги общего пользования в 2023 году по норме составили 72,0 млн. сумов, фактически из государственного бюджета было выделено 18,0 млн. сумов. То есть выделено на 53,8 млн сумов меньше, или 25 процентов от нормы.

Также согласно ИКН 41-2008, правилам градостроительных норм (ШНК 27) расходы на текущий ремонт 1 км автомобильных дорог общего пользования по норме в 2023 году составили 737,0 млн сумов, фактически из государственного бюджета было выделено 82,0 млн сумов, то есть на 655,0 млн сумов меньше или 11% по сравнению с нормой. В 2023 году по норме потребовалось 7633,1 млрд сумов, фактически из государственного бюджета было выделено 1 695,4 млрд сумов. Малое выделение средств на эксплуатационные расходы по сравнению с нормой приводит к невыполнению установленных норм работы и задержке межремонтных сроков дорог. В результате возникает необходимость выполнения следующих видов работ: новое строительство и реконструкция. Конечно, эти виды работ требуют значительных затрат по сравнению с эксплуатационными расходами. Качественное выполнение эксплуатационных работ продлевает срок службы существующих автомобильных дорог.

Таблица 3

Информация о протяженности дорог, реконструированных за счет кредитов международных финансовых институтов, и динамике изменения привлеченных кредитов⁴⁸

Годы	Протяженность дороги, построенной и реконструированной (км)	Темп роста %		Затраченные средства (млн. долл.)	Темп роста %	
		Базисный по сравнению с 2020 годом	По сравнению с предыдущими годами		Базисный по сравнению с 2020 годом	По сравнению с предыдущими годами
А	1	2	3	4	5	6
2020	106	100	100	94,5	100	100
2021	157	148,1	148,1	146,4	154,9	154,9
2022	236	222,6	150,3	110,8	117,2	75,7
2023	300	283	127,1	172,7	182,7	155,9
2024	290	273,6	96,7	226	239,1	130,9

В соответствии с постановлением Президента Республики Узбекистан от 10 октября 2023 года № ПП-330 "О мерах по дальнейшему

⁴⁸ Данные "Автоўлинвест" при Комитете по автомобильным дорогам.

совершенствованию сферы дорожного хозяйства" предусмотрено доведение средств, выделяемых на расходы по эксплуатации автомобильных дорог общего пользования, до 40 процентов в 2024 году и до 80 процентов в ближайшие 5 лет по сравнению с требованиями, предусмотренными действующими нормативными документами⁴⁹. Это позволит увеличить межремонтный срок автомобильных дорог в 2-2,5 раза, или от 4 до 10 лет.

За счет средств, привлеченных от международных финансовых институтов в 2020-2024 годах, в 2020 году было реконструировано 106 км автомобильных дорог, а в 2023 году - 300 км.

Также при анализе динамики длины вновь построенных и реконструированных дорог с использованием базисного метода выяснилось, что в 2020 году было реконструировано 106 км автомобильных дорог, а в 2024 году этот показатель составил 290 км. То есть на 184 км больше, чем за базисный период, или темп роста составил 173,6%.

Учитывая значительное увеличение бюджетных ассигнований на эксплуатационные (хранение и текущий ремонт) работы, предложено привлекать средства международных финансовых институтов, а также иностранного и отечественного частного сектора на строительные и реконструкционные работы.

В 2024 году для реконструкции автомобильных дорог привлечены кредиты зарубежных финансовых институтов на сумму 216,4 млн долларов. Из них 185,2 млн долларов было направлено на реконструкцию и 31,2 млн долларов на капитальный ремонт.

Согласно постановлению № ПП-330 "О мерах по дальнейшему совершенствованию сферы дорожного хозяйства", финансирование строительства и реконструкции вновь начинаемых автомобильных дорог общего пользования, мостов и искусственных сооружений осуществляется в основном за счет привлечения средств в размере не менее 300,0 млн долларов США ежегодно от международных финансовых институтов⁵⁰. В 2024 году было привлечено на 83,6 млн долларов меньше, чем указано в этом постановлении, или выполнено на 72%.

На Комитет по автомобильным дорогам возложена дополнительная задача по озеленению и благоустройству территорий, прилегающих к автомобильным дорогам. Озеленение заключается в защите выделенной полосы дороги от заносов снега и песка, ветровой и водной эрозии, создании лесных полос и посадке трав.

"О мерах по совершенствованию системы озеленения и архитектурно-ландшафтной планировки автомобильных дорог" 2017 г.

Постановлением № ПП-3262 от 11 сентября было реорганизовано унитарное предприятие "Узйулкукаламзорлаштириш" при Комитете по автомобильным дорогам Республики Узбекистан.

⁴⁹ Данные "Автойўливест" при Комитете по автомобильным дорогам.

⁵⁰ Постановление Президента Республики Узбекистан от 10 октября 2023 года № ПП-330 "О мерах по дальнейшему совершенствованию сферы дорожного хозяйства."

Таблица 4

Сведения о заработной плате и приравненных к ней расходах, выделенных из целевого фонда на проведение работ по озеленению придорожных территорий в границах участков, отведенных для автомобильных дорог общего пользования⁵¹, (млн сум)

№	2020 г		2021 г		2022 г		2023 г		2024 г	
	сум	%	сум	%	сум	%	сум	%	сум	%
1. Узйулкукаламзорлаштириш	3970	17	4125	17	4380	16.5	4415	14,2		
2 Республика Каракалпакстан	1607	7,0	1692	7,0	1861	7,0	2233	7,2	2149.8	6.8
3 Андижан	1343	5.8	1414	5.8	1555	5.9	1867	6	2239.9	7.1
4 Бухара	1482	6.4	1560	6.4	1716	6.5	2059	6.6	2471	7.9
5 Джизак	1254	5.4	1320	5.4	1452	5.5	1742	5.6	2090.9	6.7
6 Кашкадарья	1284	5.6	1351	5.6	1486	5.6	1783	5.8	2140.1	6.8
7. Навои.	1699	7.4	1788	7.4	1967	7.4	2360	7.6	2832.4	9.0
8 Наманган	1206	5.2	1269	5.2	1396	5.3	1675	5.4	2010.2	6.4
9 Самарканд	1070	4.6	1126	4.6	1238	4.7	1486	4.8	1783.3	5.7
10. Сурхандарья	1474	6.4	1551	6.4	1706	6.4	2047	6.6	2456.9	7.8
11 Сырдарья	1389	6.0	1462	6.0	1608	6.1	1930	6.2	2315.4	7.4
12 Ташкентская область	2650	11.5	2790	11.5	3069	11.6	3683	11.9	4419.1	14.1
13 Фергана	1389	6.0	1462	6.0	16.8	6.1	1930	6.2	2315.4	7.4
14 Хорезм	1296	5.6	1364	5.6	1501	5.7	1801	5.8	2161.2	6.9
15 Всего	23111	100	24274	100	26544	100	31012	100	31385	100

Источник: Исследователь провел независимый анализ на основе данных Комитета по автомобильным дорогам.

⁵¹ Подготовлено на основе данных Комитета по автомобильным дорогам.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования в нашей республике составляет 42680 км, эти дороги проходят по территории Республики Каракалпакстан и областей. Территориальные отделы несут ответственность за озеленение и благоустройство придорожных территорий в пределах выделенных участков автомобильных дорог, проходящих через их территории.

Положение о целевом фонде развития автомобильных дорог при Министерстве финансов Республики Узбекистан предусматривает финансирование расходов, связанных с озеленением придорожных территорий.

Целевым фондом развития автомобильных дорог и региональными хокимиятами изучены средства, выделенные на работы по озеленению в 2020-2024 годах, а также на заработную плату и приравненные к ней расходы обслуживающих ее рабочих и служащих.

В состав этих расходов входят заработная плата и приравненные к ней расходы для центрального офиса унитарного предприятия "Узйулкукаламзорлаштириш". Проанализированы средства, выделенные из целевого фонда на заработную плату и приравненные к ней расходы в 2020-2024 годах для проведения работ по озеленению придорожных территорий в границах участков, выделенных для автомобильных дорог общего пользования. Наибольший удельный вес средств, выделенных на заработную плату и приравненные к ней платежи, пришелся на работников централизованных ведомств, этот показатель составил в среднем 16,2%. Проанализированы случаи неэффективного использования средств при финансировании унитарного предприятия "Узйулкукаламзорлаштириш" и его территориальных отделений за счет целевого фонда развития автомобильных дорог, а также ограниченность возможностей осуществления контроля за выделяемыми средствами.

В результате было предложено прекратить деятельность централизованного офиса унитарного предприятия "Узйулкукаламзорлаштириш" и финансировать региональные отделения за счет местных бюджетов Совета Министров Республики Каракалпакстан, областей и города Ташкента.

Изучен уровень обеспеченности рабочей силой для проведения работ по эксплуатации (содержанию и ремонту) автомобильных дорог общего пользования в 2023 году.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 42 869 км, а в 2023 году число сотрудников, обслуживающих эти дороги, составило 13 515 человек. Анализ текущего состояния и требуемых средств по нормам на содержание автомобильных дорог показал следующее.

В соответствии с ведомственными строительными нормами (ВСН 02-2010, 03-2010, ВСН 41-2008) и правилами градостроительных норм (ШНК 27) установлено, что на 42869 км автомобильной дороги по нормативу обслуживают 35724 рабочих. Из них длина автомобильной дороги на одного работника составила 1,2 км. При расчете отношения к фактически

обслуживающему персоналу выяснилось, что на одного работника приходится 3,2 км автомобильных дорог. То есть, при расчете на основе требований норм по содержанию автомобильных дорог общего пользования $(35724 - 13515) = 22209$ рабочих, или на практике обеспечено рабочей силой на 38% от нормы.

Недостаточное обеспечение рабочей силой, невыполнение установленных объемов работ сокращают срок службы автомобильной дороги и отрицательно сказываются на эффективности затрачиваемых средств. Поэтому было предложено, чтобы эксплуатационные (содержание и ремонт) работы по автомобильным дорогам общего пользования осуществлялись частным сектором на основе аутсорсинга.

Таблица 5
на работы по содержанию автомобильных дорог общего пользования
Анализ данных по обеспеченности рабочей силой в 2023 году⁵².

Показатели	Единица измерения	Среднее по нормативу (2023 год)	Действующий (2023 год)	Доля спроса (%)
А	1	2	3	4
Протяженность автомобильных дорог общего пользования	Km		42869	
Численность работников, участвующих в эксплуатации автомобильных дорог общего пользования	Nafar	35724	13515	38 %
Нормативная протяженность автомобильной дороги на 1 рабочего	Km	1,2	3,2	

Источник: Отчет Комитета по автомобильным дорогам за 2023 год.

Постановлением № 330 от 10 октября 2023 года "О дальнейшем совершенствовании сферы дорожного хозяйства" с 1 января 2024 года в порядке эксперимента предусмотрено привлечение частного сектора на основе аутсорсинга к работам по эксплуатации автомобильных дорог общего пользования протяженностью до 20 км в Республике Каракалпакстан и областях.

В результате в 2024 году в Республике Каракалпакстан и областях на основе аутсорсинга было привлечено частное сектор к работам по эксплуатации (содержанию и ремонту) автомобильных дорог общего пользования протяженностью до 20 км (всего 260 км) на сумму 26421,1 млн сумов.

В третьей главе диссертации, озаглавленной **"Пути совершенствования инвестиционного финансирования дорог общего пользования в Узбекистане"**, представлены научные предложения и практические рекомендации, направленные на расширение инвестиционного финансирования при увеличении источников дохода дорог общего

⁵² Отчет Комитета по автомобильным дорогам за 2023 год.

пользования в Узбекистане, проблемы, связанные с их совершенствованием, и их устранение.

Средства, выделенные в 2024 году на основе инвестиционной программы, были изучены на примере Республики Каракалпакстан. Данные приведены на 134-й странице научной работы. При этом в программе на 2024 год предусмотрено проведение строительных и реконструкционных работ на 6 (шесть) объектах на общую сумму 140607,9 млн сумов. Из них прочие расходы подрядчика составили 6264,5 млн сумов или 4,4% от общего объема выделенных средств. В частности, на 5 (пяти) объектах было выделено 138510,4 млн сумов одним подрядчиком, то есть ГУ "Кипчакская ЕНФ". Это означает, что пять объектов должны быть оснащены достаточным количеством специалистов и переносным лабораторным оборудованием для одновременного технического и технологического контроля.

В марте-августе 2024 года Комитет по автомобильным дорогам совместно с Ассоциацией инженеров-консультантов Узбекистана (Association Consulting Engineers of Uzbekistan) повысил квалификацию 301 местного специалиста на основе практики и требований Международной федерации инженеров-консультантов (FIDIC) и был обеспечен специальным сертификатом.

В данном исследовании проанализирована взаимосвязь между объемом валового внутреннего продукта, являющимся агрегатным индикатором экономического роста страны, и расходами на транспортную инфраструктуру в 2014-2024 годах.

Таблица 6

Среднее, стандартное отклонение, минимум, максимум и среднегодовой прирост CAGR ключевых показателей

Переменные и показатели	среднее значение	Стандартное отклонение	Min	Max	Среднегодовой темп роста
Строительство и реконструкция	2192.14	1075.74	979.1	4159.5	0.1556
Хранение и текущий ремонт	1721.28	1219.41	654.0	3811.2	0.1899
Стихийное бедствие	256.23	112.96	101.5	394.0	0.0452
Административные расходы	48.72	48.84	11.9	181.7	0.1167
ВВП	657415.95	421581.1	186829.5	1454573.9	0.2278

Расходы делятся на четыре категории: 1) строительство и реконструкция дорог и мостов (CapEx), 2) текущий ремонт и содержание (Maintenance), 3) предотвращение и ликвидация последствий стихийных бедствий (Disaster), 4) административные расходы (Admin).

Анализ проходит поэтапно от статистической дескриптивной формы до регрессионных моделей.

С помощью ВВП за 11-летний период строительство и реконструкция имеют в среднем 15,5%, хранение и текущий ремонт - 19,0%, а ВВП имеет годовой темп роста около 22,8%.

Корреляционный анализ

Таблица 7

Корреляционная матрица Пирсона:

Показатели	Строительство, реконструкция	Хранение и текущий ремонт	Стихийное бедствие	Административные расходы	ВВП
Строительство, реконструкция	1.0	0.861	-0.169	0.282	0.967
Сохранение, текущий ремонт	0.861	1.0	-0.086	0.33	0.942
Стихийное бедствие	-0.169	-0.086	1.0	0.193	-0.175
Административные расходы	0.282	0.33	0.193	1.0	0.247
ВВП	0.967	0.942	-0.175	0.247	1.0

Между ВВП $r = 0.94$ - расходы на инфраструктуру практически пропорциональны экономическому росту. Строительство, реконструкция и Сохранение, текущий ремонт также взаимосвязаны $r = 0,86$, что указывает на риск мультиколлинеарности в регрессии.

Таблица 8

Линейная OLS-модель

Уравнение модели:

$$Y_t = \alpha + \beta_1 \cdot X_{1t} + \beta_2 \cdot X_{2t} + \beta_3 \cdot X_{3t} + \beta_4 \cdot X_{4t} + \varepsilon_t$$

Цель: определить, на сколько миллиардов сумов изменение расходов на 1 миллиард сумов изменит ВВП.

Результаты:

Показатель	Coef.	Std.Err.	T	P> t	[0.025	0.975]
Const	-71160.7197	73435.5626	-0.969	0.37	-250851.0679	108529.6284
Строительство, реконструкция	232.781	37.7554	6.1655	0.0008	140.3968	325.1651
Сохранение, текущий ремонт	155.51	33.324	4.6666	0.0034	73.9691	237.0508
Стихийное бедствие	-87.0128	189.0919	-0.4602	0.6616	-549.7041	375.6786
Административные расходы	-556.1032	453.3131	-1.2268	0.2659	-1665.3203	553.1139

$R^2 = 0.986$, Adj $R^2 = 0.977$, F-stat = 106.36 ($p = 0.00001$), Durbin–Watson = 2.37.

Для оценки взаимного корреляционного влияния VIF (Variance Inflation Factor):

Variable	VIF
Строительство, реконструкция	14.74
Сохранение, текущий ремонт	11.88
Стихийное бедствие	3.29
Административные расходы	2.49

Строительство, реконструкция $\beta \approx 232,8$ млрд ($p < 0,01$) и Хранение, ремонт $\beta \approx 155,5$ млрд ($p < 0,01$) оказывают сильное влияние на ВВП. Стихийные бедствия и административные расходы не имеют статистической значимости.

Таблица 9

Log-log OLS (модель упругости)

Уравнение модели:

$Y_t = \alpha + \beta_i \cdot \ln X_{it} + \varepsilon_t$ β_i – упругость: Если X_i изменяется на 1%, Y изменяется примерно на β_i %.

Результаты:

Показатель	Coef.	Std.Err.	T	P> t	[0.025	0.975]
Const	4.1675	1.0882	3.8297	0.0087	1.5048	6.8303
Строительство, реконструкция	0.9293	0.2086	4.4557	0.0043	0.419	1.4396
Сохранение, текущий ремонт	0.3243	0.1575	2.0595	0.0851	-0.061	0.7097
Стихийное бедствие	-0.0764	0.0957	-0.799	0.4548	-0.3106	0.1577
Административные расходы	0.0132	0.0785	0.1684	0.8718	-0.1788	0.2052

$R^2 = 0.975$. эластичность строительства, реконструкции 0.93 ($p < 0.01$) - 10% рост расходов увеличивает ВВП примерно на 9.3%. Эластичность хранения, текущего ремонта значима при доверительном уровне 0,32 ($p \approx 0,085$) - 90%. Эластичность стихийных бедствий и административных расходов ненадежна.

Динамическая модель ARDL (1) log-log

Уравнение модели: $Y_t = \alpha + \beta_i \cdot \ln X_{it} + \rho \cdot \ln Y_{t-1} + \varepsilon_t$ ρ – коэффициент инерции; долговременная упругость = $\beta_i / (1-\rho)$.

Таблица 10

Краткосрочные коэффициенты (Newey–West SE):

Показатель	Coef.	Std.Err.	z	P> z	[0.025	0.975]
Const	1.3162	0.5721	2.3005	0.0214	0.1948	2.4375
Строительство, реконструкция	0.3032	0.1007	3.0121	0.0026	0.1059	0.5004
Сохранение, текущий ремонт	0.0482	0.0547	0.881	0.3783	-0.0591	0.1555
Стихийное бедствие	-0.009	0.0244	-0.3681	0.7128	-0.0569	0.0389
Показатель	0.0123	0.0149	0.8253	0.4092	-0.0169	0.0414
ВВП_lag	0.7113	0.1047	6.7964	0.0	0.5062	0.9165

Долгосрочная эластичность:

Переменная	LR Elastiklik
Строительство, реконструкция	1.05
Сохранение, текущий ремонт	0.167
Стихийное бедствие	-0.031
Административные расходы	0.043

$\hat{\rho} = 0.71$ - сильная инерция в ВВП. Долгосрочная эластичность строительства, реконструкции ≈ 1.05 - 10% увеличение расходов увеличивает ВВП примерно на 10.5%. Долгосрочная эластичность хранения и текущего ремонта составила 0,17.

ВЫВОДЫ

В результате научного исследования, направленного на пути совершенствования инвестиционного финансирования автомобильных дорог общего пользования, мы сформулировали следующие выводы:

1. Определение конкретного организационно-правового статуса Республиканского целевого фонда развития автомобильных дорог, внедрение механизмов подотчетности и независимого аудита являются важным и неотъемлемым условием совершенствования системы финансирования дорожной инфраструктуры в стране. Это, в свою очередь, послужит повышению эффективности в транспортной сфере, целевому и рациональному использованию средств, а также обеспечению прозрачности проектов.

2. Высокий уровень вмешательства государственных органов в повседневную хозяйственную деятельность предприятий с государственной долей в уставном капитале, отсутствие гибкости и чувствительности к рыночным тенденциям, чрезмерная зависимость предприятий с государственным участием от налоговых и таможенных льгот, в том числе индивидуального характера, оказывают влияние на виды работ, выполняемых на автомобильных дорогах общего пользования.

3. Одним из основных факторов, негативно влияющих на стабильность деятельности Дорожного фонда, является постоянное изменение его структуры и механизма финансирования, систематическая реорганизация Фонда, регулярное изменение обязательных платежей и отчислений, выделяемых ему, негативно влияет на стабильность доходов Фонда. В результате возникают финансовые трудности в полной и эффективной реализации задач, возложенных на Фонд, и наблюдается, что определенная часть этих расходов покрывается за счет средств государственного бюджета.

4. Недостаточное обеспечение открытости и прозрачности в процессах разработки государственных и региональных программ и реализации инвестиционных проектов может привести к таким негативным ситуациям, как нецелевое и неэффективное расходование средств фонда в сфере дорожной инфраструктуры, злоупотребление средствами заинтересованными группами, недостаточная работа механизмов подотчетности.

5. Применение процессов государственно-частного партнерства в развитых странах дало положительные результаты, открылись реальные возможности решения задач и проблем, стоящих перед государством, за счет привлечения средств частного сектора, и, используя этот опыт, привлечение представителей частного сектора к строительству, реконструкции и

эксплуатации (содержанию и ремонту) автомобильных дорог общего пользования в нашей республике даст положительные результаты.

6. В нашей стране при строительстве дорог в государственно-частном партнерстве, предоставление объектов придорожного сервиса частным партнерам в пользование на основе концессионного договора приводит к повышению интереса предпринимателей к привлечению в эту сферу, в результате чего увеличивается доход и налоги, поступающие в бюджет.

7. В целях развития дорожной инфраструктуры в нашей республике целесообразно привлекать инвестиции, прежде всего, в направлении нового строительства автомобильных дорог общего пользования, капитальной реконструкции, переоснащения на основе современной техники и технологий, а также эффективного содержания существующих дорожных сетей. Это послужит обеспечению качественных, стабильных и бесперебойных транспортных услуг в отрасли.

8. Целью инвестиций в дорожную инфраструктуру является свобода движения товаров и услуг на основе формирования сети автомобильных дорог, обеспечивающей удовлетворение потребностей населения, движение предприятий и государства для обеспечения быстрой, дешевой и безопасной доставки людей, товаров, работ и услуг в нужное место в целостном и качественном состоянии.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING SCIENTIFIC
DEGREES DSc.22/29.12.2023.I.175.01 AT
TASHKENT INTERNATIONAL UNIVERSITY
KIMYO INTERNATIONAL UNIVERSITY IN TASHKENT**

PARDAEV FAYZULLA GAFFAROVICH

**WAYS TO IMPROVE INVESTMENT
FINANCING OF PUBLIC ROADS**

08.00.07 - Finance, Money Circulation and Credit

**ABSTRACT
of the dissertation of Doctor of Philosophy (PhD) in Economics**

Tashkent city – 2025 year

The topic of the dissertation of Doctor of Philosophy (PhD) in Economics is registered with the Higher Attestation Commission under the number B2024.1.PhD/Iqt3774.

The dissertation has been prepared at Kimyo International University in Tashkent.

The abstract of the dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian, English (resume)) on the website of the Scientific Council (www.tiu.uz) and on the website of "ZiyoNet" information and educational portal (www.ziynet.uz).

Scientific supervisor:	Toshmatov Shukhrat Amonovich DSc in Economics, Professor
Official opponents:	Rajabov Sherzod Umurzokovich DSc in Economics, Professor
	Pardaev Umid Uralovich DSc in Economics, Associate Professor
Leading organization:	Karakalpak State University named after Berdak

The defense of the dissertation will be held at the meeting of the Scientific Council DSc.22/29.12.2023.I.175.01 at Tashkent International University on «13» 09 2025, at 12⁰⁰
Адрес: 100114, г. Ташкент, ул. Кичик халқа йули, 7. Tel.: (99895) 131-55-55; fax: (99895) 131-55-55; e-mail: info@tiu.uz

The dissertation can be reviewed at the Information Resource Center of Tashkent International University (registered under No 85). Address: 100114, Tashkent, Kichik Halqa Yuli St., 7. Tel.: (99895) 131-55-55; fax: (99895) 131-55-55; e-mail: info@tiu.uz

The abstract of the dissertation was distributed on «29» 08 2025.

(Protocol at the register No 46 dated «26» 07 2025).



N.Kh. Jumaev
Chairman of the Scientific council for Awarding Scientific Degrees, DSc in Economics, Professor

A.T. Absalamov
Scientific Secretary of the Scientific Council for Awarding Scientific Degrees, DSc in Economics, Associate Professor

D.A. Rakhmonov
Chairman of the Scientific Seminar under the Academic Council for Awarding of Scientific Degrees, DSc in Economics, Professor

INTRODUCTION (annotation of the dissertation of Doctor of Philosophy (PhD))

The purpose of the research is to develop proposals and recommendations for improving the practice of forming and using sources of investment financing for public roads.

Research objectives:

identification of problems based on the study of compliance with legal norms in the financing of types of work carried out on public roads;

research of ways to improve the types of work carried out on public roads by studying foreign experience;

analysis of public roads based on the study of the support of a transparent and robust organizational structure for fund management, providing for risk management and accountability, as well as operational control, respectively;

analysis of public roads based on the study of investment guarantees not only taking into account economic and financial risks, but also in terms of profitability;

analysis based on the study of the use of investments in the additional financing of priority sectors of public roads;

analysis of the expansion of the use and financing of funds from domestic and foreign investments on public roads.

The object of the research is the system of formation and use of funds of public roads through investments.

The subject of the research is the economic and financial relations arising from the formation and use of funds of public roads through investments.

The scientific novelty of the research is as follows:

development of transport infrastructure by attracting funds from international financial institutions for financing the construction of new public roads, bridges and artificial structures.

an integrated mechanism with local budgets has been proposed by increasing the financial independence of the activities of the territorial subdivisions of the state institution "Uzyulkukalamzorlashtirish" in ensuring effective control over funds allocated for the development of highways, introducing a system adapted to regional needs;

ensuring high efficiency of funds spent on public roads, reducing the burden on the state budget by attracting the private sector on the basis of outsourcing operational work, such as maintenance and current repairs;

in order to improve the quality of road works performed and the efficiency of funds spent, it is proposed to carry out project management and technical control of new construction and reconstruction of public roads by independent organizations with legal status;

The practical results of the study are as follows:

in 2024, 216.4 million dollars were attracted from international financial institutions for the reconstruction of public roads;

as a result of the liquidation of the central office of the state institution "Uzyulkukalamzorlashtirish," 4,222.0 million soums were saved, and its territorial branches were transferred to financing from the local budgets of the Council of Ministers of the Republic of Karakalpakstan, regions, and the city of Tashkent;

in 2024, representatives of the private sector were involved in the implementation of 26421.1 million soums of operational (maintenance and current repairs) work on a 260 km section of a public highway;

301 local specialists in the field of project management and technical supervision at road construction facilities were trained and certified in accordance with the practice and documents of the International Federation of Consulting Engineers (FIDIC).

Reliability of the research results. The expediency of the approaches and methods used is determined by obtaining information from official sources, in particular, the Ministry of Economy and Finance, the State Committee on Statistics and the Committee on Roads, the use of regulatory documents on targeted funds, expert assessments and scientific results of domestic and foreign economists, as well as the implementation of relevant conclusions and proposals into practice in the Committee on Roads under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan.

Scientific and practical significance of the research results. The scientific significance of the research results is explained by the fact that they can be used in conducting special scientific research aimed at improving the mechanism of formation and use of public roads in our country through investments.

The practical significance of the research results lies in the possibility of applying its results in the activities of structures engaged in ensuring the effective use of public roads in Uzbekistan in the medium and long term. In practice, the author's recommendations can be used to ensure the effective use of public roads.

Implementation of research results. Based on the obtained scientific results on improving investment financing of public roads:

the proposal for the development of transport infrastructure by attracting funds from international financial institutions to finance the construction of new public roads, bridges and artificial structures was used in the development of the Decree of the President of the Republic of Uzbekistan dated October 10, 2023 No. PP-330 "On measures to further improve the road sector" (Act of the Committee for Roads under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated January 30, 2025 No. 02-441). As a result, in 2024, \$202.2 million was disbursed within the framework of projects implemented with the

participation of international financial institutions, and reconstruction work was carried out on 272 km of roads.

The proposal for an integrated mechanism with local budgets by increasing the financial independence of the activities of the territorial subdivisions of the state institution "Uzyulkukalamzorlashtirish" in ensuring effective control over funds allocated for the development of highways, introducing a system adapted to regional needs was used in the development of the Resolution of the President of the Republic of Uzbekistan dated October 10, 2023 No. PP-330 "On measures to further improve the road sector" (Act of the Committee for Roads under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated January 30, 2025 No. 02-441). As a result, the activities of the central office of the former state institution "Uzyulko'kalamzorlashtirish" were terminated, and by transferring the territorial subdivisions of the state institution from the center to the regions, an opportunity was created to introduce not only financial control, but also an effective and responsible system adapted to regional needs;

the proposal to ensure high efficiency of funds spent while reducing the burden on the state budget by attracting the private sector on the basis of outsourcing operational work such as maintenance and current repairs on public roads was used in the development of the Resolution of the President of the Republic of Uzbekistan dated October 10, 2023 No. PP-330 "On measures to further improve the road sector" (Act of the Committee for Roads under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated January 30, 2025 No. 02-441). As a result, based on the involvement of the private sector in the maintenance and current repairs of public roads, the operation of public roads with a length of up to 20 km (total 260 km) in the Republic of Karakalpakstan and regions amounted to 26,421.1 million soums;

the proposal on the implementation of project management and technical control by independent organizations with legal status in the construction and reconstruction of public roads in order to improve the quality of road works performed and the efficiency of spent funds was used in the development of the Resolution of the President of the Republic of Uzbekistan dated October 10, 2023 No. PP-330 "On measures to further improve the road sector" (Act of the Committee for Roads under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated January 30, 2025 No. 02-441). As a result, in March-August 2024, the Committee for Roads, in cooperation with the Association of Consulting Engineers of Uzbekistan (Association Consulting Engineers of Uzbekistan), trained 301 local specialists based on the practice and requirements of the International Federation of Consulting Engineers (FIDIC) and was awarded a special certificate.

Approbation of the research results. The results of this study were discussed at 6, including 1 republican and 5 international scientific and practical conferences, and theses were published.

Publication of research results. A total of 5 scientific works have been published on the topic of the dissertation, including 3 scientific articles in domestic scientific journals recommended by the Higher Attestation Commission of the Republic of Uzbekistan and 2 in reputable foreign journals.

Structure and volume of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters, eight paragraphs, a conclusion, a list of references. The volume of the main text of the dissertation is 141 pages.

E'LON QILINGAN ISHLAR RO'YXATI
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I bo'lim (I часть; Part I)

1. Pardayev F.G. Financing of Regional Departments of the Unitary Enterprise "Uzyulkukalamzorlashtirish" // European Journal of Business Startups and Open Society 2025 №4. pp. 174 – 180. (№12, Index Copernicus)

2. Pardayev F.G. Involvement of The Private Sector in The Operation (Maintenance) of Public Highways on The Basis of Outsourcing // Central Asian Journal of Innovations on Tourism Management and Finance 2025, 6(1), pp. 358-363

3. Pardayev F.G'. Yo'l jamg'armasining boshqaruv tuzilmasi va undagi muommalar echimi // Aktuar moliya va buxgalteriya hisobi ilmiy jurnali. 2024. 4(10). 31-39 betlar. (08.00.00, OAK rayosatining 2024-yil 31-yanvardagi 350/10-son qarori).

4. Pardayev F.G'. Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini qurish, qayta qurish ishlariga xalqaro moliya institutlari mablag'larini jalb qilish // Marketing ilmiy amaliy va ommabop jurnal. 2025. №2 . 400-406 betlar. (08.00.00, OAK rayosatining 2024-yil 04-oktabrdagi 332/5 sonli qarori).

5. Pardayev F.G. Loans from international financial institutions for the construction and reconstruction of public highways // Solution of Social Problems in Management and Economy International Scientific – Online Conference. April 2025, pp. 89-92.

6. Pardayev F.G. Financing of construction and reconstruction works on public highways within the framework of the investment program // Akademik research in modern science international scientific – online conference. April 2025, pp. 150 – 153.

7. Pardayev F.G'. Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini boshqarish tizimidagi islohotlar // "O'zbekistonda yangi iqtisodiy islohotlar sharoitida paxta, to'qimachilik, yengil sanoat va matbaa sohalari texnologiyalarini rivojlantirishning istiqbollari va muammolari" mavzusidagi respublika miqyosidagi ilmiy amaliy anjumani to'plami. 2025 yil mart 392 – 394 betlar.

8. Pardayev F.G'. Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari ekspluatatsiyasi (saqlash va ta'mirlash) ishlariga xususiy sektorni jalb qilish loyihalariga e'lonlarni joylashtirish // "Ishlab chiqarish korxonalarida innovatsion, resurs tejankor texnika va texnologiyalarni joriy etish hamda atrof muhitni muhofaza qilishning dolzarb muammolari va yechimlari" mavzusidagi II xalqaro ilmiy anjumani. 2025 yil aprel 240 – 244 betlar.

II bo'lim (II часть; Part II)

9. Pardayev F.G'. Avtomobil yo'llarini rivojlantirish maqsadli jamg'armasi mablag'larining shakllanish manbalari hamda moliyalashtirish yo'nalishlari //

Aktuar moliya va buxgalteriya hisobi ilmiy jurnali. 2025. 5(03). 224-230 betlar. (08.00.00, OAK rayosatining 2024-yil 31-yanvardagi 350/10-son qarori).

10. Pardayev F.G'. Maintenance workson public highways and the solution of its problem // International scientific – E-conference. “Human resources and modern professions in the world” – Aachen, Germany. 15 th November, 2024. pp.100 – 103.

11. Pardayev F.G'. Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini yangidan qurish va rekonstruksiya ishlariga Xalqaro muhandis konsultantlar federatsiyasi amaliyoti va hujjatlariga muvofiq mustaqil tashkilotlar sektorni jalb qilish masalalari.//International scientific journal “Science and innovation” special issue “Green Energy and Economics”, May 2-3, 2025.

Avtoreferat « Public Publish Printing» nashriyotda tahrirdan o‘tkazildi

Bosishga ruxsat etildi: 29.08.2025-yil
Bichimi 60x84 $\frac{1}{16}$, “Times New Roman”
garniturada raqamli bosma usulida bosildi.
Shartli bosma tabog‘i 3,2. Adadi: 100. Buyurtma: № 69.

«Public Publish Printing» MChJ
bosmaxonasida chop etildi.
Toshkent, M. Ulug‘bek tum., Moylisoy, 22.