

**ЎЗБЕКИСТОН МИЛЛИЙ УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ
ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ DSc. 03/30.12.2019.I.01.11 РАҚАМЛИ
ИЛМИЙ КЕНГАШ**

ТОШКЕНТ МОЛИЯ ИНСТИТУТИ

ШАДМАНОВ ШУХРАТ ШЕРКУЛОВИЧ

**ИҚТИСОДИЁТНИ МОДЕРНИЗАЦИЯЛАШ ШАРОИТИДА ИШЛАБ
ЧИҚАРИШ ИНФРАТУЗИЛМАСИНИ МУТАНОСИБ
РИВОЖЛАНТИРИШНИНГ НАЗАРИЙ АСОСЛАРИНИ
ТАКОМИЛЛАШТИРИШ**

08.00.01 – Иқтисодиёт назарияси

**Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ**

Тошкент - 2020 йил

**Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
автореферати мундарижаси**

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

**Content of dissertation abstract of doctor of philosophy (PhD) on economical
sciences**

Шадманов Шухрат Шеркулович

Иқтисодиётни модернизациялаш шароитида ишлаб чиқариш
инфратузилмасини мутаносиб ривожлантиришнинг назарий асосларини
такмиллаштириш..... 5

Шадманов Шухрат Шеркулович

Совершенствование теоретических основ пропорционального развития
производственной инфраструктуры в условиях модернизации
экономики.....

Shadmanov Shukhrat Sherkulovich

Improving theoretical foundations of proportional development of production
infrastructure in conditions of modernization of economy

Эълон қилинган ишлар рўйхати

Список опубликованных работ
List of published works.....

**ЎЗБЕКИСТОН МИЛЛИЙ УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ
ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ DSc. 03/30.12.2019.I.01.11 РАҚАМЛИ
ИЛМИЙ КЕНГАШ**

ТОШКЕНТ МОЛИЯ ИНСТИТУТИ

ШАДМАНОВ ШУХРАТ ШЕРКУЛОВИЧ

**ИҚТИСОДИЁТНИ МОДЕРНИЗАЦИЯЛАШ ШАРОИТИДА ИШЛАБ
ЧИҚАРИШ ИНФРАТУЗИЛМАСИНИ МУТАНОСИБ
РИВОЖЛАНТИРИШНИНГ НАЗАРИЙ АСОСЛАРИНИ
ТАКОМИЛЛАШТИРИШ**

08.00.01 – Иқтисодиёт назарияси

**Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ**

Тошкент - 2020

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси хузуридаги Олий аттестация комиссиясида 28.04.2016/В2016.2.І670 рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Тошкент молия институтида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус, инглиз (резюме)) Илмий кенгаш веб-саҳифаси (rektor@nuu.uz) ва «ZiyoNet» Ахборот-таълим порталида (www.ziyounet.uz) жойлаштирилган.

Илмий раҳбар: **Вахобов Алишер Васикович**
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

Расмий оппонентлар: **Абулкасимов Хасан Пирназарович**
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

Ҳақбердиев Қахрамон Курбанович
иқтисодиёт фанлари номзоди, доцент

Етакчи ташкилот: **Тошкент давлат шарқшунослик институти**

Диссертация химояси Ўзбекистон Миллий университети хузуридаги иқтисодиёт фанлари бўйича илмий даражалар берувчи DSc. 03/30.12.2019.І01.11 рақамли Илмий кенгашнинг 2020 йил “___” _____ соат ___⁰⁰даги мажлисида бўлиб ўтади. Манзил: 100174, Тошкент шаҳри, Университет кўчаси, 4 уй. Тел.: (99871) 227-12-24; 246-02-24 факс: (99871) 246-90-80; e-mail: rektor@nuu.uz

Диссертация билан Ўзбекистон Миллий университетининг Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (___ рақам билан рўйхатга олинган). (Манзил: 100174, Тошкент шаҳри, Университет кўчаси, 4 уй. Тел.: (99871) 227-12-24 факс.: (99871) 246-90-80), e-mail: rektor@nuu.uz

Диссертация автореферати 2020 йил “___” _____ да тарқатилди.
(2020 йил “___” _____ даги _____ рақамли реестр баённомаси).

Ш.Г. Юлдашев

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш раиси, иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

Қ.Қ. Мамбетжанов

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш илмий котиби, иқтисодиёт фанлари доктори

А.В. Вахабов

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш қошидаги илмий семинар раиси, иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Жаҳон миқёсида иқтисодиётни барқарор ривожлантириш ва унинг рақобатбардошлигини таъминлашда ишлаб чиқариш инфратузилмасининг юқори даражада ривожланганлиги, айниқса, унинг таркибий тузилиши ва иқтисодий салоҳиятининг миллий иқтисодиётнинг турли тармоқ ва соҳалари эҳтиёжларига тўла равишда мувофиқ келиши ҳозирги даврнинг асосий талабларидан бирига айланган. “Инфратузилма мамлакатнинг рақобатбардошлиги, унинг гуллаб-яшнаши ва ижтимоий фаровонлиги асосидир”.¹ Шунга кўра, Сингапур, Япония, Буюк Британия, АҚШ, Германия Франция, Хитой сингари жаҳоннинг ривожланган мамлакатларида иқтисодиёт тармоқларини ишлаб чиқариш инфратузилмаси объектлари билан етарли даражада таъминлаш, инфратузилма соҳасининг барқарор иқтисодий ўсиш талабларига мувофиқ ҳолда ривожлантиришга катта эътибор қаратилмоқда.

Ҳозирда жаҳонда ишлаб чиқариш инфратузилмаси, жумладан, унинг энг аҳамиятли таркибий қисмлари ҳисобланган транспорт ва логистика, ахборот-коммуникация тизими, энергетика ва бошқа тармоқларининг ижтимоий-иқтисодий ривожланишга таъсирини илмий тадқиқ этишга алоҳида эътибор қаратилмоқда. Айни пайтда, урбанизация даражасининг ортиб бориши, халқаро ва минтақавий даражадаги интеграцион алоқаларнинг кучайиши, smart-технологиялар ва рақамли иқтисодиётга ўтиш жараёнларининг ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибидаги муҳим силжишларга таъсири кучайиб бормоқда.

Ўзбекистонда амалга оширилаётган жадал ижтимоий-иқтисодий ислохотлар ва иқтисодиётни модернизациялаш шароитида ишлаб чиқариш инфратузилмасининг ривожланиш тенденцияси ва муаммоларини, унинг мамлакат ижтимоий-иқтисодий тараққиётига таъсирининг концептуал асосларини ишлаб чиқиш орқали мавжуд иқтисодий салоҳиятдан янада тўлароқ фойдаланиш, инфратузилма объектлари амал қилиш самарадорлигини баҳолашнинг услубий асосларини такомиллаштириш, ишлаб чиқариш инфратузилмасининг ривожланишини давлат томонидан тартибга солиш ва рағбатлантириш, бозор механизмларидан самарали фойдаланиш борасида жаҳон тажрибасини ўрганиш ва мақсадли қўллаш каби муаммоларнинг ҳал этилиши муҳим аҳамият касб этмоқда. Шунга кўра, 2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг Ҳаракатлар стратегиясида “ишлаб чиқариш, транспорт-коммуникация ва ижтимоий инфратузилма лойиҳаларини амалга оширишга қаратилган фаол инвестиция сиёсатини олиб бориш, ... йўл-транспорт инфратузилмасини янада ривожлантириш, иқтисодиёт, ижтимоий соҳага, бошқариш тизимига инфор­мацион-коммуникацион технологияларни жорий этиш”² каби устувор вазифалар белгилаб берилди. Шунингдек, ривожланиш жиҳатидан турлича бўлган иқтисодий тизимларда ишлаб чиқариш инфратузилмаси аҳамиятининг ўзгариб бориши, ушбу

¹ Asian Development Bank. Meeting Asia's infrastructure needs. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2017.

² Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сон «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги фармони. – www.lex.uz

муаммоларни чуқур ва ҳар томонлама назарий-услубий жиҳатдан тадқиқ этиш зарурлиги мазкур диссертация мавзусининг долзарблигини ифодалайди.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сон «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги фармони, 2019 йил 8 январдаги ПФ-5614-сон «Иқтисодий янада ривожлантириш ва иқтисодий сиёсат самарадорлигини оширишнинг қўшимча чора-тадбирлари тўғрисида»ги, 2019 йил 10 январдаги ПФ-5621-сон «Иқтисодий ривожланиш соҳасида давлат сиёсатини амалга ошириш тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги фармонлари ҳамда 2017 йил 2 декабрдаги ПҚ-3422-сон «2018-2022 йилларда транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш ва юк ташишнинг ташқи савдо йўналишларини диверсификациялаш чора-тадбирлари тўғрисида»ги, 2017 йил 26 майдаги ПҚ-3012-сон «2017-2021 йилларда қайта тикланувчи энергетикани янада ривожлантириш, иқтисодий тармоқлари ва ижтимоий соҳада энергия самарадорлигини ошириш чора-тадбирлари дастури тўғрисида»ги қарорлари ҳамда мазкур фаолиятга тегишли бошқа меъерий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишга ушбу диссертация тадқиқоти муайян даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланиши устувор йўналишларига мослиги. Мазкур диссертация тадқиқоти республика фан ва технологиялари ривожланишининг I. «Демократик ва ҳуқуқий жамиятни маънавий-ахлоқий ва маданий ривожлантириш, инновацион иқтисодий шакллантириш» устувор йўналишига мувофиқ бажарилган.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Инфратузилманинг моҳияти, унинг иқтисодий табиати ва ривожланиш хусусиятлари қатор хорижий олимлар, жумладан, Розенштейн-Родан П., Иохимсен Р., Нурске Р., Грамлич Э., Льюис В.А., Саху Правакар, Де ла Фуенте, Эсташе А., Прудхомм Р. ва бошқалар томонидан ўрганилган³.

Шунингдек, инфратузилма тармоқларининг иқтисодий таъсири даражаси МДХ мамлакатларининг кўплаб иқтисодчилари, жумладан, Власов В.В., Гарнов А.П., Киселева Т., Глушич Н.Г., Меньшиков С., Муханова Е.Б., Рыбаков Р.А., Платонов В.С., Стаханов В.И., Федько В.П., Федько Н.Г. каби олимлар томонидан ўрганиб чиқилган⁴.

³ Rosenstein-Rodan, P.N. The Notes of the Theory of the “Big Bush” in Economic Development for Latin America / P.N.Rosenstein-Rodan. – London. – New York, 1961.; Jochimsen R. Theorie der Infrastruktur - Tubingen: Mohr. 1966.; Nurbse, R. Problems of Capital Formation in Undeveloped Countries / R. Nurbse. – Oxford, 1995; Edward M. Gramlich, “Infrastructure Investment: A Review Essay”. Journal of Economic Literature, Vol. 32, No. 3. (Sep., 1994), pp. 1176-1196; 60. Lewis, W.A. The Theory of Economics Growth / W.A.Lewis. – London, 1995.; Sahoo, Pravakar. “Transport Infrastructure in India: Developments, Challenges Lessons from Japan.”Published by Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO),2011, No.465.; Prudhomme R. Infrastructure and Development, Washington DC, Paper prepared for the ABCDE (Annual Bank Conference on Development Economics), May 3-5, 2004; De la Fuente, A. and A. Estache. “Infrastructure Productivity and Growth: A quick survey” Washington DC., WBIGF, mimeo, 2004.

⁴ Власов В.В. Япония: производственная инфраструктура. М.,1991.; Проблемы функционирования и развития инфраструктуры России в переходный период. Под ред. В.П.Лившица. - М., 1996.; Гарнов А.П. Комплексное развитие инфраструктуры рынка средств производства в России. М, 1995.; Киселева Т. Инфраструктура рыночного хозяйства. Российский экономический журнал. 1994, №3.; Меньшиков С. Инфраструктуре нужна целостность. Экономика и жизнь. 1995, №15.; Муханова Е.Б. Теоретические основы и пути формирования рыночной инфраструктуры. – М.: ИЭ РАН, 1994.; Платонов В.С., Стаханов В.И. Формирование

Ўтиш даври иқтисодиёти шароитида Ўзбекистонда асосан бозор ва қишлоқ хўжалиги инфратузилмасининг ривожланиши муаммолари Н.Бекмуродов, К.Мадрахимов, А.Джураев, Ч.Муродов, М.Орипов, Б.Салимов, А.Турсунов, К.Хақбердиев, Қ.Чориев, К.Ўлжабоев ва бошқалар томонидан атрофлича ўрганиб чиқилган⁵.

Ўрганиб чиқилган адабиётлар ва тадқиқотларнинг асосий жиҳатларини қуйидаги умумий хулосалар орқали ифодалаш мумкин: мавжуд илмий тадқиқотларнинг маълум қисми аниқ иқтисодий фан соҳаси нуқтаи-назаридан тармоқ миқёсида амалга оширилиб, комплекс тарзда ишлаб чиқариш инфратузилмасининг иқтисодий мазмуни ва амал қилишининг назарий асосларини ўрганишга қаратилмаган; МДХ давлатлари, жумладан Ўзбекистонда амалга оширилган илмий ишларнинг аксарият қисми ўтиш даври иқтисодиётидаги бозор инфратузилмаси муаммоларини ўрганишга йўналтирилган; республикамиздаги ишлаб чиқариш инфратузилмасига оид бир қатор тадқиқотлар унинг қишлоқ хўжалиги соҳасидаги хусусиятлари ва амалий муаммоларига қаратилган; хорижий илмий тадқиқотларда асосий эътибор инфратузилмага умумий равишда қаралиб, унинг ривожланишини иқтисодиётга таъсирини регрессион таҳлиллар асосида ўрганишга бағишланган ва ишлаб чиқариш инфратузилмаси, унинг иқтисодиётга таъсири механизмлари ва йўналишларининг назарий асосларини ривожлантиришга эътибор қаратилмаган ва тизимли равишда ўрганилмаган; инфратузилма соҳаси тадқиқига бағишланган айрим илмий ишлар иқтисодиётдаги статик ҳолат нуқтаи назаридан амалга оширилган, унинг динамикадаги, айниқса, кейинги йиллардаги иқтисодиётни жадал ривожлантириш, модернизациялаш, диверсификациялаш жараёнларидаги назарий қоида ва хусусиятларига боғлиқлиги масалаларига эътибор қаратилмаган.

Тадқиқотнинг диссертация бажарилган олий таълим ёки илмий-тадқиқот муассасасининг илмий-тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Диссертация тадқиқоти Тошкент молия институти илмий-тадқиқот ишлари режасига мувофиқ ФМ-1 «Иқтисодиётни модернизация қилиш шароитида молия, банк ва ҳисоб тизимини мувофиқлаштиришнинг илмий асослари» йўналиши доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади иқтисодиётни модернизациялаш шароитида ишлаб чиқариш инфратузилмасини самарали, мутаносиб ривожлантиришнинг назарий асосларини, амал қилиш йўналишлари ҳамда механизмларини

инфраструктуры региональных рынков средств производства. – Ростов, 1993.; Фёдко В.П., Фёдко Н.Г. Инфраструктура товарного рынка. Ростов на Дону: Феникс, 2000. – 512с.; Инфраструктура рынка: проблемы и перспективы: Учен.зак. Под ред. В.П.Фёдко. Вып.1,2,3. Ростов на Дону, 1996,1997, 1998 гг.

⁵ Хақбердиев К.К. Макроэкономические аспекты становления и развития рыночной инфраструктуры Республики Узбекистан. Т, 2000; Чориев Қ.А. Бозор инфратузилмасини шакллантириш – иқтисодий ислохотларни чуқурлаштириш гарови // Республика илмий-амалий семинар маърузалар тўплами. – Т.: ЎзБИИТИ, 1998й; Бекмуродов Н.Х. Иқтисодиётни эркинлаштириш шароитида қишлоқ хўжалиги ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантиришнинг минтақавий хусусиятлари. 08.00.12. – Минтақавий иқтисодиёт. И.ф.н. илмий даражасини олиш учун дисс. Т.: ЎзМУ.; Мадрахимов К. Э. Совершенствование функционирования инфраструктуры малого предпринимательства (на примере Хорезмской области). Автореф. дис. к.э.н. – Т., 2005.; Муродов Ч. Ўзбекистон иқтисодиётини эркинлаштириш шароитида бозор инфратузилмасининг ривожланиши (аграр сектор мисолида). И.ф.д. илмий даражасини олиш учун дисс. Т., 2003.

такомиллаштириш борасидаги илмий хулоса ва амалий таклифларни ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари:

ишлаб чиқариш инфратузилмасининг иқтисодий мазмуни ва уни ривожлантиришнинг назарий асосларини тадқиқ этиш;

ишлаб чиқариш инфратузилмасининг таркибини аниқлаш, муайян тизимга солиш ва яхлит тизим сифатидаги амал қилиш тамойилларини очиб бериш;

ишлаб чиқариш инфратузилмаси тармоқларининг иқтисодиётга таъсири механизмларини очиб бериш ва барқарор иқтисодий ўсиш суръатларига эришишда улардан фойдаланишни такомиллаштириш;

ишлаб чиқариш инфратузилмасининг шаклланиши ҳамда амал қилиш самарадорлигини баҳолашнинг услубий асосларини ишлаб чиқиш;

иқтисодий тараққиётни жадаллаштириш, ислохотларни чуқурлаштириш шароитида Ўзбекистонда ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожланиш жараёнини таҳлил қилиш ҳамда унинг ўзига хос хусусиятларини аниқлаш;

ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантиришнинг жаҳон тажрибасини ўрганиш ҳамда улардан Ўзбекистон шароитида фойдаланиш бўйича тавсияларни ишлаб чиқиш;

иқтисодиётни жадал ривожлантириш, модернизациялаш, диверсификациялаш шароитида ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантиришнинг асосий йўналишларини илмий жиҳатдан асослаш;

ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантириш жараёнларини тартибга солишнинг давлат ва бозор механизмларини такомиллаштириш ҳамда рағбатлантириш борасида илмий асосланган таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқиш.

Тадқиқотнинг объекти сифатида Ўзбекистон иқтисодиётининг ишлаб чиқариш инфратузилмаси белгиланган.

Тадқиқотнинг предметини ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантириш жараёнида вужудга келувчи ва амал қилувчи иқтисодий муносабатлар ташкил этади.

Тадқиқотнинг усуллари. Диссертация тадқиқоти жараёнида илмий абстракция, таҳлил ва синтез, индукция ва дедукция, статистик гуруҳлаш, монографик тадқиқ этиш, диалектик, икки томонлама ёндашув ва таҳлил, таққослаш, омиллар боғлиқлигининг корреляцион ва регрессион таҳлил усуллари, истиқбол кўрсаткичларини ҳисоблашнинг иқтисодий-математик усуллари ва бошқа усуллар қўлланилган.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

миллий иқтисодиётда ишлаб чиқариш инфратузилмаси самарадорлигига инфратузилма хизматлари ҳажмининг иқтисодиёт соҳаларига мувофиқлигини ва ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибий қисмлари ўртасидаги ўзаро мутаносибликни таъминлаш орқали эришиш мумкинлиги асосланган;

ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибий қисмларининг ривожланиши ва мутаносиблиги даражасининг ошиши бевосита иқтисодиётга, уни модернизациялаш жараёнларига, билвосита иқтисодиёт тармоқлари ўртасидаги алоқаларни кучайтиришга, узлуксизлигини таъминлашга ҳамда умумий самарадорликга таъсир этиши назарий жиҳатдан баҳоланган;

ишлаб чиқариш инфратузилмаси соҳасидаги нархларнинг шаклланиши, инвестицияларни жалб қилиш, ишлаб чиқариш хажмлари ва самарадорлигини ошириш билан боғлиқ айрим салбий тенденцияларни ишлаб чиқариш инфратузилмаси тармоқларида давлат ва хусусий сектор иштирокининг оптимал даражасини таъминлаш орқали такомиллаштириш мумкинлиги асосланган;

транспорт тармоғининг ривожланишига ЯИМ ва аҳоли сонининг ўсиши каби омилларнинг таъсир этиш даражасини регрессион таҳлиллар асосида аниқлаш орқали тармоқнинг 2030 йилгача бўлган иқтисодий ривожланиш билан боғлиқ прогноз кўрсаткичлари ишлаб чиқилган.

Тадқиқотнинг амалий натижаси қуйидагилардан иборат:

ишлаб чиқариш инфратузилмасининг таркибий қисмлари таснифланган ва янада такомиллаштириш йўналишлари берилган;

ишлаб чиқариш инфратузилмасининг ишлаб чиқаришни ривожлантиришга ва мамлакат ижтимоий-иқтисодий тараққиётига таъсирини ўрганишга комплекс ёндашилиб, унинг концептуал асослари тизимли равишда очиб берилган;

ишлаб чиқариш инфратузилмаси самарадорлигини аниқлашнинг услубий асослари ишлаб чиқилган;

иқтисодиётни модернизациялаш шароитида ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантиришнинг асосий йўналишлари асосланган;

ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантириш ҳамда тартибга солишда давлат ва бозор механизмларидан унумли фойдаланиш йўллари кўрсатиб берилган.

Олинган натижаларнинг ишончлилиги. Тадқиқот натижаларнинг ишончлилиги унда қўлланилган ёндашув ва усулларнинг мақсадга мувофиқлиги, маълумотларнинг расмий манбалардан, жумладан Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитаси, Иқтисодиёт ва саноат вазирлиги, Транспорт вазирлиги, Давлат-хусусий шерикликни ривожлантириш агентлиги ҳамда бошқа вазирлик, компания, ташкилотлардан олингани, тегишли хулоса ва таклифларнинг мутасадди ташкилотлар томонидан амалиётга жорий қилингани билан белгиланади.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти мазкур тадқиқот жараёнида олинган илмий хулоса ва амалий тавсиялардан ўрта ва узоқ муддатли истиқболда ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантириш ҳамда амал қилиш механизмларини янада такомиллаштириш муаммоларини чуқур тадқиқ этишга бағишланган махсус тадқиқот ишларини олиб боришда фойдаланилиши билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти мазкур тадқиқот жараёнида ишлаб чиқилган илмий ва амалий тавсиялар Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлиги ва Давлат-хусусий шерикликни ривожлантириш агентлиги фаолиятларида миллий иқтисодиётининг ишлаб чиқариш салоҳиятидан тўлароқ фойдаланиш имкониятларини берувчи ишлаб чиқариш инфратузилмасининг муҳим тури бўлган йўл-транспорт тармоғини янада ривожлантиришга ҳамда давлат-хусусий шериклик асосида амалга ошириладиган ишлаб чиқариш инфратузилмаси лойиҳаларини амалга ошириш

борасида берилган таклифларни амалиётда қўллаш билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Миллий иқтисодиётни модернизациялаш шароитида ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантириш юзасидан ишлаб чиқилган илмий ва амалий таклифлар асосида:

миллий иқтисодиётда ишлаб чиқариш инфратузилмаси самарадорлигига инфратузилма хизматлари ҳажмининг иқтисодиёт соҳаларига мувофиқлигини ва ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибий қисмлари ўртасидаги ўзаро мутаносибликни таъминлаш орқали эришиш мумкинлиги тўғрисидаги таклифидан Ўзбекистон Республикаси транспорт вазирлигида (Ўзбекистон Республикаси транспорт вазирлигининг 2019 йил 2 июлдаги 3/2323-2641-сон маълумотномаси) ва Ўзбекистон Республикаси Давлат-хусусий шерикликни ривожлантириш агентлигининг фаолиятида (Ўзбекистон Республикаси Давлат-хусусий шерикликни ривожлантириш агентлигининг 2020 йил 3 январдаги 08/09-28-32/60-сон маълумотномаси) транспорт тармоғининг 2035 йилгача ривожланиш стратегиясини ишлаб чиқишда фойдаланилган. Натижада, истиқболда энергетика, транспорт, сув таъминоти ва бошқа инфратузилма тармоқларининг иқтисодиётга мутаносиблигини ошириш йўналишлари аниқланди ва турли тармоқлар фаолиятини ташкил этиш жараёнларини бир неча поғонага бўлиш, яъни молиялаштириш, ишлаб чиқариш, етказиб бериш, аҳоли билан ишлаш ва уларнинг хусусий сектор зиммасига юклатилиши мумкин бўлган қисми ва турларини аниқ белгилаш мумкин бўлди;

ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибий қисмларининг ривожланиши ва мутаносиблиги даражасининг ошиши бевосита иқтисодиётга, уни модернизациялаш жараёнларига, билвосита иқтисодиёт тармоқлари ўртасидаги алоқаларни кучайтиришга, узлуксизлигини таъминлашга ҳамда умумий самарадорликга таъсир этишини назарий жиҳатдан баҳолаш тўғрисидаги таклифлардан Ўзбекистон Республикаси Давлат-хусусий шерикликни ривожлантириш агентлигида (Ўзбекистон Республикаси Давлат-хусусий шерикликни ривожлантириш агентлигининг 2020 йил 3 январдаги 08/09-28-32/60-сон маълумотномаси) ва Ўзбекистон Республикаси транспорт вазирлигида (Ўзбекистон Республикаси транспорт вазирлигининг 2019 йил 2 июлдаги 3/2323-2641-сон маълумотномаси) ишлаб чиқариш инфратузилмаси лойиҳаларини иқтисодий асослаш жараёнида фойдаланилган. Натижада давлат-хусусий шерикчилик асосида амалга оширилаётган ишлаб чиқариш инфратузилмаси лойиҳаларининг иқтисодиёт тармоқларига бўлган таъсирини, уларни иқтисодий жиҳатдан мақсадга мувофиқлигини аниқ ва тўлиқ баҳолашга эришилди;

ишлаб чиқариш инфратузилмаси соҳасидаги нархларнинг шаклланиши, инвестицияларни жалб қилиш, ишлаб чиқариш ҳажмлари ва самарадорлигини ошириш билан боғлиқ айрим салбий тенденцияларни ишлаб чиқариш инфратузилмаси тармоқларида давлат ва хусусий сектор иштирокининг оптимал даражасини таъминлаш орқали такомиллаштириш мумкинлиги тўғрисидаги таклифидан Ўзбекистон Республикаси Давлат-хусусий шерикликни ривожлантириш агентлигида (Ўзбекистон Республикаси Давлат-хусусий шерикликни ривожлантириш агентлигининг 2020 йил 3 январдаги

08/09-28-32/60-сон маълумотномаси) ва Ўзбекистон Республикаси транспорт вазирлиги фаолиятида (Ўзбекистон Республикаси транспорт вазирлигининг 2019 йил 2 июлдаги 3/2323-2641-сон маълумотномаси) ишлаб чиқаришга жалб этилаётган мақсадли инвестицион лойиҳаларни самарали амалга ошириш ва ишлаб чиқариш инфратузилмаси тармоқларида давлат ва хусусий сектор иштирокини таъминлаш орқали ушбу жараёндаги айрим салбий тенденцияларни бартараф этишда фойдаланилган. Натижада, инфратузилма тармоқларининг хусусий сектор бошқарувига берилиши мумкин бўлган қисми ва даражаси ҳам аниқлаштирилди.

транспорт тармоғининг ривожланишига ЯИМ ва аҳоли сонининг ўсиши каби омилларнинг таъсир этиш даражасини регрессион таҳлиллар асосида аниқлаш орқали тармоқнинг 2030 йилгача бўлган иқтисодий ривожланиш билан боғлиқ прогноз кўрсаткичларидан Ўзбекистон Республикаси транспорт вазирлиги (Ўзбекистон Республикаси транспорт вазирлигининг 2019 йил 2 июлдаги 3/2323-2641-сон маълумотномаси) ва Ўзбекистон Республикаси Давлат-хусусий шерикликни ривожлантириш агентлигининг фаолиятларида (Ўзбекистон Республикаси Давлат-хусусий шерикликни ривожлантириш агентлигининг 2020 йил 3 январдаги 08/09-28-32/60-сон маълумотномаси) тармоқни 2035 йилгача ривожланиш стратегиясини ишлаб чиқишда фойдаланилган. Ушбу таклифни жорий этиш натижасида транспорт тармоғидаги давлат-хусусий шерикчиликни ривожлантириш кўрсаткичларини такомил-лаштириш ва мувофиқлаштиришга эришилди.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Мазкур тадқиқот натижалари 5 та халқаро ва 9 та республика илмий-амалий анжуманларида муҳокамадан ўтказилган.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилинганлиги. Диссертация мавзуси бўйича жами 27 та илмий иш, шу жумладан, 1 та монография, 1 та рисола, миллий ОАК эътироф этган журналларда 7 та, нуфузли хорижий журналларда 2 та илмий мақола, шунингдек, халқаро ва республика миқёсидаги илмий-амалий анжуманларда 14 та маъруза тезислари нашр этилган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертация таркиби кириш, учта боб, хулоса, фойдаланилган адабиётлар рўйхати ва иловалардан иборат. Диссертациянинг ҳажми 149 бетни ташкил этади.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Кириш қисмида диссертация мавзусининг долзарблиги асосланиб, тадқиқотнинг мақсади, вазифалари, объекти ва предмети шакллантирилган, республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига боғлиқлиги кўрсатилган, тадқиқотнинг илмий янгилиги ва амалий натижалари баён қилинган, олинган натижаларнинг назарий ва амалий аҳамияти очиб берилган, тадқиқот натижаларини амалиётга жорий қилиш, нашр этилган ишлар ва диссертация тузилиши бўйича маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг «**Ишлаб чиқариш инфратузилмасининг моҳияти ва уни тадқиқ қилишнинг услубий жиҳатлари**» деб номланган биринчи бобида ишлаб чиқариш инфратузилмаси тўғрисидаги турли хил концепция, назариялар

таҳлил этилган, унинг иқтисодий мазмуни, таркиби ва амал қилиш тамойиллари очиб берилган, шунингдек, ишлаб чиқариш инфратузилмасининг иқтисодиётга таъсири ва амал қилиш самарадорлигини баҳолашнинг услубий масалалари тадқиқ қилинган.

Диссертация ишида инфратузилма тушунчасига берилган таърифларнинг мантиқий таҳлили уларда асосан инфратузилманинг у ёки бу жиҳатини ифодалаш билан чекланилганлиги, унинг барча белги ва жиҳатларини қамраб олувчи ва намоён этувчи яхлит таърифнинг мавжуд эмаслиги, инфратузилма тушунчасига умумий равишда қаралиб, ишлаб чиқариш инфратузилмаси алоҳида ажратилмаганлиги каби назарий муаммолар мавжудлигини кўрсатмоқда.

Ишлаб чиқариш инфратузилмаси тарихан ва мантиқан меҳнат жараёнида асосий ва ёрдамчи функцияларнинг ажралиши асосида вужудга келиб, кейинчалик ихтисослашув жараёни уларни мустақил йўналиш сифатида шаклланишига замин яратди. Ишлаб чиқариш инфратузилмаси иқтисодий тизимда тақрор ишлаб чиқаришнинг барча фазалари (ишлаб чиқариш, тақсимот, айирбошлаш ва истеъмол) бирлигини, унинг узлуксиз амал қилишини таъминлаб, иқтисодий тизимнинг самарали амал қилиши ва ривожланишини бевосита ва объектив шартларидан бирига айланади.

Илмий адабиётлардаги таърифларни умумлаштирган ҳолда ишлаб чиқариш инфратузилмасини қуйидагича таърифлаш мумкин: “Ишлаб чиқариш инфратузилмаси асосий ишлаб чиқариш соҳаларига хизмат қилиб, унинг самарали ва узлуксиз амал қилиши учун зарур бўлган умумий шарт шароитларни яратувчи ва таъминловчи объектлар мажмуидан иборат бўлиб, ишлаб чиқариш, айирбошлаш, тақсимлаш ва истеъмол қилиш бўйича турли кишилар, субъектлар (корхона ва ташкилотлар) ўртасидаги иқтисодий муносабатларни намоён этади”.⁶

Ишлаб чиқариш инфратузилмаси хизматларини ишлаб чиқариш, тақсимлаш, айирбошлаш ва истеъмол қилиш бўйича субъектлар ўртасидаги иқтисодий муносабатлар тизимини қуйидагича тасвирлаш мумкин (1-расм).

Тадқиқот ишида ишлаб чиқариш инфратузилмасининг турли манбаларда келтирилган ўзига хос белги ва хусусиятлари таҳлил қилиниб, қуйидагича тизимлаштирилган:

ишлаб чиқариш инфратузилмаси фаолиятини йўлга қўйишнинг йирик ҳажмдаги бошланғич сарф-харажатларни тақозо этиши;

ишлаб чиқариш инфратузилмасига жалб этилган капитални муомалада бўлиши (айланиши)нинг узок муддатли даври;

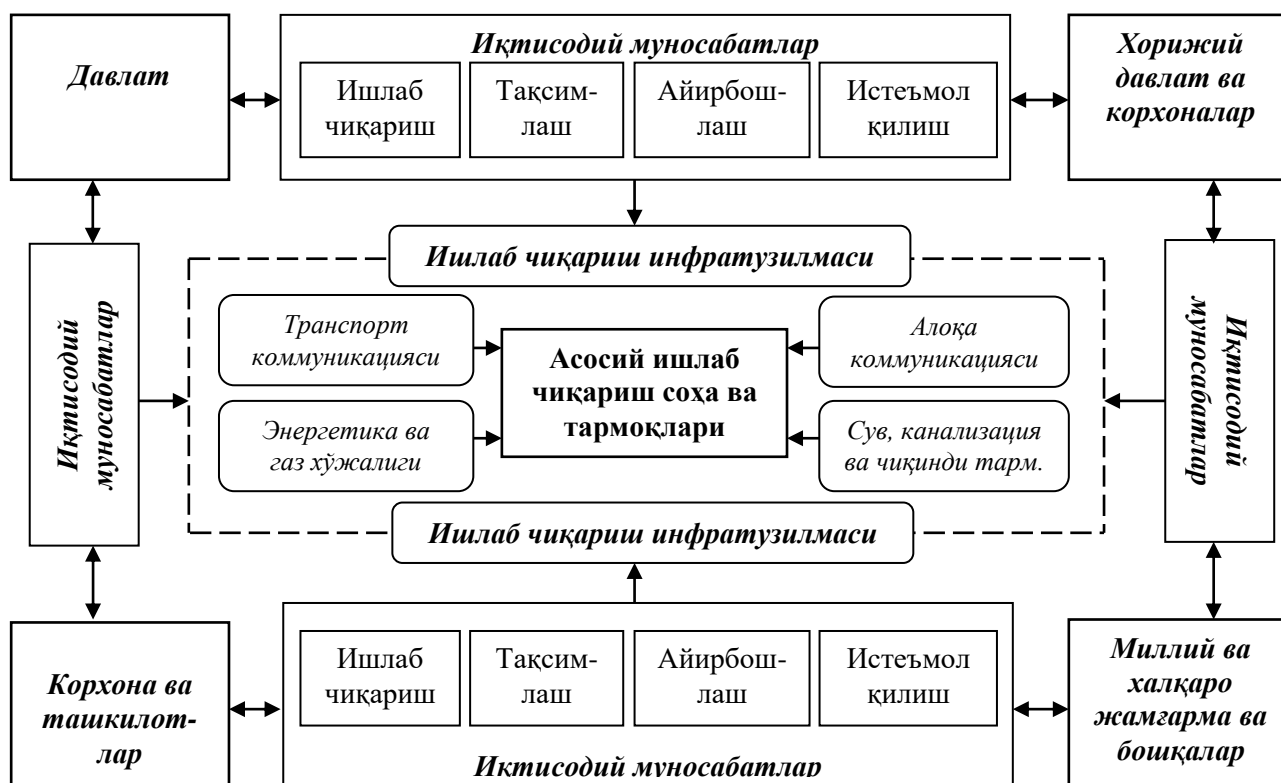
ишлаб чиқариш инфратузилмаси хизматларини импорт қилишнинг чекланганлиги;

ишлаб чиқариш инфратузилмаси тармоқларининг мамлакат, минтақа иқтисодиётига билвосита таъсири;

ишлаб чиқариш инфратузилмаси хизматларининг тармоқлараро аҳамият касб этиши;

⁶ Муаллиф ишланмаси асосида тузилган.

ишлаб чиқариш инфратузилмаси хизматлари истеъмолининг ижтимоий тавсифи.



1-расм. Ишлаб чиқариш инфратузилмасининг иқтисодий муносабатлар тизими сифатида амал қилиши⁷

Ишлаб чиқариш инфратузилмасининг ўзига хос хусусиятлари иқтисодиётнинг бошқа соҳаларига қараганда фарқ қилади ва унинг бозор иқтисодиёти шароитида амал қилишини ва иқтисодиётга таъсирини алоҳида кўриб чиқишни тақозо қилади.

Инфратузилма тизимининг ривожланиши ва самарали фаолияти мамлакат ижтимоий-иқтисодий кўрсаткичларининг яхшиланишига таъсирини бир неча жабҳада кузатиш мумкин (2-расм):

бевосита таъсири – инфратузилма тармоқлари томонидан ишлаб чиқарилган хизматлар ҳажми ва уларнинг ЯИМга қўшган ҳиссаси;

билвосита таъсири – инфратузилма тармоқлари хизматлари фойдаланувчилари томонидан ишлаб чиқарилган маҳсулотлар ҳажмининг ортиши ва уларнинг ЯИМга қўшган ҳиссаси.

мультипликатив таъсири – инфратузилма объектларининг иқтисодиётдаги сифат кўрсаткичларига таъсири орқали тавсифланиб, иқтисодиёт тармоқларидаги ўзаро алоқаларнинг барқарор йўлга қўйилиши, уларнинг узлуксизлигини таъминлаши, тизимдаги бўшлиқларни тўлдириши, яхлит иқтисодий тизим сифатида шаклланиши, ривожланиши ва унинг самарадорлиги

⁷ Муаллиф ишланмаси асосида тузилган.

ҳамда рақобатбардошлигини ошириш оқали узоқ муддатда барқарор иқтисодий ўсишга ўз ҳиссасини қўшади.

Мавжуд илмий ишлар таҳлили ишлаб чиқариш инфратузилмасининг амал қилиш самарадорлигини уч хил ёндашувда: ишлаб чиқариш инфратузилмаси объектларининг тўғридан тўғри хизматлари ҳажми орқали; ишлаб чиқарувчиларнинг инфратузилма хизматлари билан таъминланганлик даражаси орқали; ишлаб чиқариш инфратузилмаси хизматларининг истеъмолчиси томонидан олинадиган самара орқали баҳолаш услубияти мавжуд эканлигини кўрсатмоқда.



2-расм. Ишлаб чиқариш инфратузилмаси ривожининг ишлаб чиқариш соҳалари ва мамлакат ижтимоий-иқтисодий тараққиётига таъсири⁸

Фикримизча, ишлаб чиқариш инфратузилмасининг иқтисодиётга таъсирининг барча жиҳатларини тўлиқ ҳисобга олиш учун Кобб-Дуглас ишлаб чиқариш функциясининг логарифмик кўринишидан фойдаланиш, лекин бунда унинг мультипликатив таъсирини ҳисобга олиш мақсадида унга вақт омилени қўшиш мақсадга мувофиқдир:

$$\ln Q_t = \ln A + a \ln K_t + b \ln L_t + c \ln G_t + d \ln G_{t-1} + e \ln G_{t-2} + \dots \quad (1)^9$$

Бу ерда:

⁸ Муаллиф ишланмалари асосида тузилган.

⁹ Муаллиф ишланмалари асосида тайёрланган

Q_t – t даврдаги ишлаб чиқариш ҳажми (ЯИМ);

K_t – t даврдаги хусусий капитал ҳажми;

L_t – t даврдаги ишчи кучи сони;

A – ялпи омил унумдорлиги;

G_t, G_{t-1}, G_{t-2} ва ҳ.к. – ишлаб чиқариш инфратузилмасига қўйилган капитал ҳажмининг мос равишда бир, икки ва ундан аввалги даврлардаги ҳажми, яъни вақт “лаг”лари;

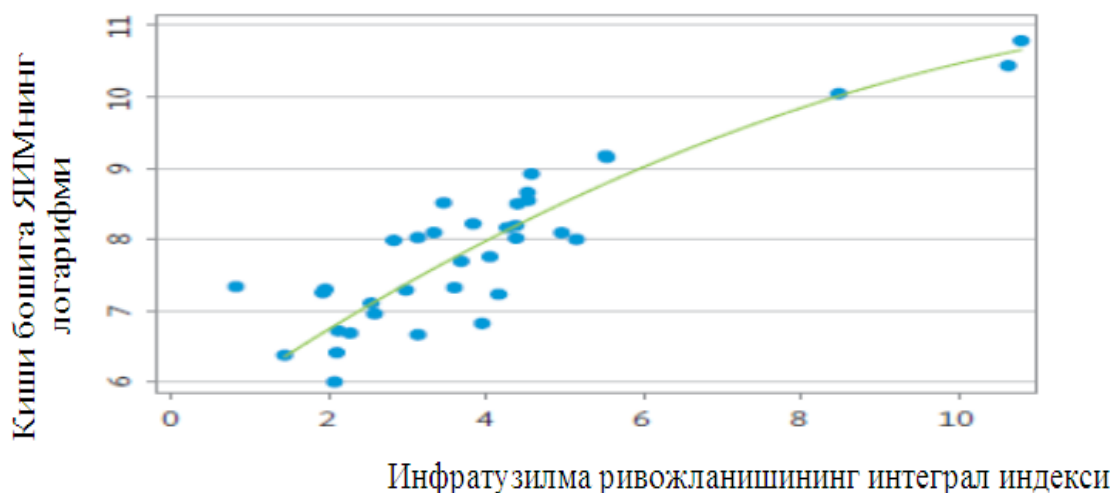
c, d, e ва ҳ.к. – мос равишда бир, икки ва ундан аввалги даврлардаги капитал ҳажмининг ишлаб чиқариш ҳажмига таъсири коэффициентлари.

Моделга вақт омили (вақт лаги)нинг қўшилиши аввалги даврлардаги инфратузилма соҳасига қўйилган инвестиция ҳажмининг кейинги даврдаги ЯИМ ҳажмига таъсирини ўрганиш имкониятини бериб, унинг мультипликатив таъсирини тўлароқ ифодалаш имконини яратади.

Диссертациянинг «Ишлаб чиқариш инфратузилмаси ривожланишининг ҳозирги ҳолати ва асосий тенденциялари» деб номланган иккинчи бобида Ўзбекистонда ишлаб чиқариш инфратузилмаси ва унинг таркибий қисмларининг ривожланиши тенденциялари, самарадорлиги ва иқтисодиётга мутаносиблиги муаммолари тадқиқ қилинган.

Ишлаб чиқариш инфратузилмаси соҳасининг 2010-2018 йиллардаги ўртача ўсиш суръати 7,2%ни ташкил этишига қарамай, унинг таркибий қисмлари кесимида ўртача ўсиш суръати кескин фарқ қилади. Алоқа ва ахборот ҳамда сув, канализация ва чиқиндиларни йиғиш тармоқларида айни кўрсаткич мос равишда 23,6% ва 16,0%ни ташкил этган бўлса, транспорт ва электр, газ, буғ билан таъминлаш тармоқларида мос равишда 7,9% ва 4,9%ни ташкил этмоқда.

Ишлаб чиқариш инфратузилмасининг ривожланишини таҳлил этишда иқтисодиётнинг улар билан таъминланганлиги даражасини ҳисобга олиш ўта муҳим ҳисобланади. Осиё тараққиёт банки хулосаларига кўра инфратузилманинг хизматлари ҳажмининг ошиши эмас, балки улар билан таъминланганлик даражаси ва киши бошига ҳисобланган ЯИМ кўрсаткичи ўртасида кучли боғлиқлик мавжуд (3-расм).



3-расм. Киши бошига ҳисобланган ЯИМ ва инфратузилма ривожланиши индекси ўртасидаги боғлиқлик¹⁰

¹⁰ Asian Development Bank. Meeting Asia's infrastructure needs. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2017.

Ўзбекистонда инфратузилма билан таъминланганлиги даражаси жаҳоннинг ривожланган ва ривожланаётган давлатларига нисбатан паст. Унинг айрим турлари билан таъминланганлик даражаси Осиёнинг ривожланаётган давлатларига нисбатан ҳам пастроқ (1-жадвал).

1-жадвал.

Ўзбекистон ва ОТБга аъзо мамлакатларда ишлаб чиқариш инфратузилмаси билан таъминланганлик даражаси ва унинг ўсиши¹¹

| Инфратузилма турлари | Инфратузилма билан таъминланганлик даражаси | | Инфратузилма билан таъминланганлик даражасининг ўсиши | | |
|--|---|---|---|---|-----|
| | Ўзбекистонда | ОТБга аъзо ривожланаётган мамлакатларда | Ўзбекистонда | ОТБга аъзо ривожланаётган мамлакатларда | |
| Автомобиль йўли (км. хар 1000 кв.км.га) | 212 | 510 | - | 4,8 | |
| Темир йўл (км. хар 1000 кв.км.га) | 10 | 8,2 | 1,4 | 0,6 | |
| Электр энергия (кВт киши бошига) | 0,42 | 0,48 | -0,9 | 7,4 | |
| Электр энергиясида ўртача узилишлар сони (хар ойда) | 2,1 | 8,4 | - | - | |
| Мобил алоқа абонентлари сони (хар 1000 кишига) | 701 | 864 | 55,4 | 22,1 | |
| Сув таъминоти | шаҳарда (%) | 99,5 | 96,6 | 0,1 | 0,2 |
| | қишлоқда (%) | - | 89,7 | - | 1,2 |
| Канализация | шаҳарда (%) | 99,3 | 76,1 | 0,2 | 0,8 |
| | қишлоқда (%) | 99,4 | 51,9 | 0,9 | 2,1 |

Ишлаб чиқариш инфратузилмаси ривожланишининг самарадорлик кўрсаткичлари ҳам уларнинг иқтисодийёт билан боғлиқлигининг сифат кўрсаткичларини ифода этади. Таҳлиллар ишлаб чиқариш инфратузилмасига сарфланган инвестицияларнинг самарадорлиги тармоқлар бўйича кескин фарқ қилишини кўрсатмоқда (2-жадвал).

2-жадвал.

Ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибий қисмларининг инвестицион самарадорлиги кўрсаткичлари¹²

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Ахборот ва алоқа | 1,97 | 3,40 | 4,70 | 4,82 | 5,90 | 4,72 | 5,59 | 4,12 | 7,77 |
| Транспорт | 2,84 | 4,33 | 4,51 | 4,33 | 5,52 | 6,35 | 4,58 | 5,57 | 3,92 |
| Электр, газ, буғ билан таъминлаш | 2,36 | 1,63 | 1,37 | 0,80 | 0,98 | 4,00 | 3,92 | 2,13 | 0,66 |
| Сув, канализация ва чиқиндиларни йиғиш | 0,65 | 0,87 | 0,83 | 1,12 | 1,45 | 1,41 | 1,19 | 1,24 | 0,58 |

¹¹ Юқоридаги манбаа.

¹² Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан тайёрланган.

| | | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Жами ишлаб чиқариш инфратузилмаси бўйича | 2,48 | 2,95 | 2,92 | 2,21 | 2,76 | 5,12 | 4,29 | 3,82 | 1,87 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|

Бундай фарқларнинг мавжуд бўлиши бир томондан самарадорликни баҳолашнинг услубий масалалари билан боғлиқ бўлса, иккинчи томондан алоҳида олинган инфратузилма тармоқларининг иқтисодиёт соҳаларига мувофиқлиги билан изоҳланади.

Фикримизча, ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибий қисмларининг миллий иқтисодиёт соҳалари ривожланишига мувофиқлигини таъминлаш уларнинг самарадорлигига бевосита таъсир этади. Таҳлилларимиз, ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибий қисмларининг ЯИМга мутаносиблиги даражаси турлича эканлигини кўрсатмоқда (3-жадвал).

3-жадвал.

Ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибий қисмларининг ЯИМ ўсишига мутаносиблиги кўрсаткичи¹³

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | ўртача |
|--------------------------------------|------|-------|-------|------|------|------|------|-------|------|--------|
| Ахборот ва алоқа | 4,18 | 5,32 | 3,20 | 2,80 | 3,84 | 2,15 | 2,40 | 4,77 | 3,11 | 3,53 |
| Транспорт | 1,34 | 1,61 | 1,27 | 1,05 | 0,64 | 0,58 | 1,28 | 2,22 | 0,89 | 1,21 |
| Электр, газ, буғ билан таъминлаш | 2,70 | -0,13 | -0,16 | 0,32 | 0,85 | 0,98 | 1,61 | -0,74 | 0,80 | 0,69 |
| Сув, канализация, чиқиндиларни йиғиш | 2,70 | 2,07 | 1,10 | 1,07 | 4,88 | 1,05 | 2,02 | 3,94 | 3,85 | 2,52 |

Табиийки, ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибий қисмларининг ЯИМ ўсишига мутаносиблиги 1га тенг бўлиши шарт эмас. Мутаносиблик кўрсаткичлари алоҳида олинган тармоқларнинг ўзига хос хусусиятларидан келиб чиқади. Ишлаб чиқариш инфратузилмасининг таркибий қисмлари ва ЯИМ ўсиши ўртасидаги узвий боғлиқлик мамлакатларнинг ривожланиш даражаси, ЯИМ ўсишининг сифат кўрсаткичларига ҳам боғлиқ. Бундай хулосалар бир қатор хорижий илмий тадқиқотларда ўз аксини топган¹⁴. Жумладан, уларда иқтисодиётнинг ривожланганлик даражаси, иқтисодиётда саноат ва қишлоқ хўжалиги соҳаларининг улуши, инфратузилма билан таъминланганлик даражаси ва урбанизация даражаси каби омиллар ҳисобга олинган.

Ўрта даромадли давлатларнинг кўрсаткичлари (4-жадвал) билан Ўзбекистондаги ишлаб чиқариш инфратузилмасининг таркибий қисмларининг ЯИМга мутаносиблиги кўрсаткичларини солиштириш улар ўртасида сезиларли тафовут мавжудлигини кўрсатмоқда. Ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибий қисмларининг ташқи, яъни иқтисодиёт ва унинг соҳаларига мувофиқлигини таъминлаш, уларнинг ишлаб чиқариш, инвестицион ва бошқа самарадорлик кўрсаткичларини яхшилашда асосий омил бўлиб хизмат қилади.

¹³ Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитасининг расмий сайти (www.stat.uz) маълумотлари асосида муаллиф томонидан тайёрланган.

¹⁴ Fernanda Ruiz-Nuñez Zichao Wei. Infrastructure Investment Demands in Emerging Markets and Developing Economies Policy Research Working Paper 7414. World Bank, 2015.

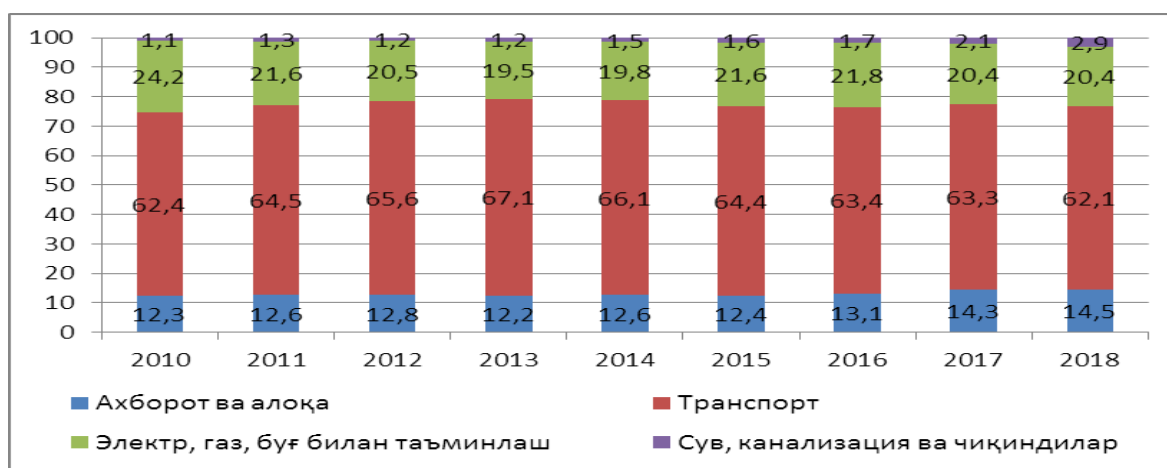
4-жадвал.

Жаҳон банкининг ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибий қисмларининг ЯИМ ўсишига мувофиқлигининг оптимал даражаси¹⁵

| | Энергия, газ ва буғ | Алоқа | | Транспорт | | Сув таъминоти | Канализация ва чиқинди | Жами тармоқлар бўйича |
|-----------------------------|---------------------|-------------|-------------|-------------------|-----------|---------------|------------------------|-----------------------|
| | | Симли алоқа | Мобил алоқа | Автомобиль йўлида | Темир йўл | | | |
| Паст даромадли давлатларда | 1,19 | 5,89 | 14,85 | 0,52 | 0,11 | 0,78 | 0,89 | 0,85 |
| Ўрта даромадли давлатларда | 0,93 | 6,00 | 9,85 | 0,85 | 0,04 | 0,56 | 0,63 | 1,30 |
| Юқори даромадли давлатларда | 0,41 | 1,33 | 1,11 | 0,59 | 0,00 | 0,15 | 0,15 | 0,52 |

Иқтисодийтни модернизациялаш ва ишлаб чиқариш инфратузилмасини унга мос равишда самарали ривожлантириш айти пайтда унинг таркибий қисмларининг ички мутаносиблигини таъминлашни тақозо этади. Чунки ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибий қисмлари ўртасида ҳам узвий боғлиқлик мавжуд. Ўзбекистонда 2010-2018 йилларда ишлаб чиқариш инфратузилмасининг ички таркиби ўзгариб бормоқда (4-расм).

Ишлаб чиқариш инфратузилмаси ҳажмида ахборот ва алоқа, ҳамда транспорт тармоқлари улушининг ошиб бораётганлигини, ва аксинча электр, газ, буғ билан таъминлаш, ҳамда сув, канализация ва чиқиндилар йиғиш тармоқлари улушининг камайиб бораётганлигини кузатишимиз мумкин.



4-расм. Ўзбекистонда ишлаб чиқариш инфратузилмасининг ички таркибининг ўзгариши (фоизда)¹⁶

Осиё тараққиёт банкининг (ОТБ) таҳлилларига кўра, Марказий Осиё давлатларининг 2030 йилгача бўлган инфратузилма хизматларига талаб

¹⁵ Marianne Fay, Tito Yepes. Investing in Infrastructure: What is Needed from 2000 to 2010? Policy research working paper 3102. World Bank, 2003.

¹⁶ Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитасининг расмий сайти (www.stat.uz) маълумотлари асосида муаллиф томонидан тайёрланган.

микдорини қоплаш учун ишлаб чиқариш инфратузилмасига инвестицияларнинг ички таркибининг оптимал даражаси мавжуд (5-жадвал). Унга кўра, ахборот ва алоқа тармоғининг иқтисодиётдаги ва бошқа инфратузилма тармоқларидаги ошиб бораётган талабини қондириш учун унга умумий инфратузилмага киритилаётган инвестицияларнинг 51,8% қисмини йўналтириш иқтисодиётнинг ва инфратузилманинг бошқа тармоқларининг самарали амал қилишига имконият яратади. Берилган оптимал кўрсаткичларни Ўзбекистондаги 2010-2018 йиллардаги ва Давлат дастурлари бўйича мўлжалланган инвестицияларнинг таркиби билан солиштириш, уларда тафовутлар борлигини кўрсатмоқда. Жумладан, ахборот ва алоқа, ҳамда электр, газ, буғ билан таъминлаш тармоқларида инвестицияларнинг улуши ОТБ оптимал даражасидан кам, транспорт тармоғининг улуши эса юқори эканлигини кузатишимиз мумкин.

5-жадвал.

Ишлаб чиқариш инфратузилмасига инвестицияларнинг ички мутаносиблигининг солиштирма таҳлили¹⁷

| Инфратузилма тармоқлари | ОТБ ҳисоб-китобларига кўра 2016-2030 йилларда инвестицияларнинг оптимал таркиби | Ўзбекистонда 2010-2018 йилларда инвестицияларнинг таркиби | Давлат дастурлари бўйича 2017-2030 йилларда мўлжалланган инвестициялар таркиби |
|-----------------------------------|---|---|--|
| Ахборот ва алоқа | 51,8 | 42,4 | 38,5 |
| Транспорт | 34,6 | 42,5 | 54,0 |
| Электр, газ, буғ билан таъминлаш | 10,1 | 9,8 | 4,1 |
| Сув, канализация ва чиқинди йиғиш | 3,5 | 5,3 | 3,4 |

Ишлаб чиқариш инфратузилмаси тармоқларини ривожлантиришда улар ўртасида инвестицияларни оптимал тақсимлаш уларнинг яхлит тизим сифатида самарадорлигини ошириш имкониятини яратади ва айти пайтда иқтисодиётда инфратузилма хизматларига танқислик ёки ортиқча ишлаб чиқариш каби муаммоларнинг олдини олиб, унинг ривожланишида сифат кўрсаткичларини яхшилайдди.

Бундан ташқари, унинг иқтисодиёт билан мутаносиблигини таъминлаш иқтисодиётнинг модернизациялаш жараёнлари билан чамбарчас боғлиқ. Ҳозирги шароитда иқтисодиётнинг инновацион ривожланишига ўтиш уни модернизациялаш ва диверсификациялаш заруратини келтириб чиқармоқда. Айти пайтда, мамлакат ижтимоий-иқтисодий тараққиётининг муҳим шarti ҳисобланувчи ишлаб чиқариш инфратузилмасининг ўзини ҳам модернизациялаш зарур ҳисобланади.

¹⁷ Осиё тараққиёт банки ва Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан тайёрланган.

Ишлаб чиқариш инфратузилмаси катта инвестиция маблағлар талаб этадиган соҳалардан бири бўлиб, уларда инвестиция маблағларининг шаклланиши ва тақсимоти ўзига хос ҳисобланади. Хусусан, кўриб чиқилаётган барча инфратузилма тармоқларида бозор механизми тўлиқ амал қила олмайди, уларнинг фаолиятида давлат улуши ва иштироки асосий ўринни эгаллайди. Натижада инвестицион маблағлар асосан давлат маблағлари ҳисобига шакллантирилади ва инвестиция қилинади.

Бундан ташқари ушбу тармоқларда нархлар давлат тарафидан бошқарилади. Шунинг учун, айрим соҳаларда, масалан, юк ташишда ва интернет тармоғи хизматлари учун нарх даражаси бошқа давлатларга солиштирганда баланд белгиланган, айрим соҳаларда эса, масалан электр энергияси соҳасида, нарх паст белгиланган. Бу муаммолар инфратузилма тармоқларининг ривожланишида кўзга ташланаяпти. Ўз-ўзидан нарх паст белгиланган соҳаларда корхоналарни ривожлантириш учун уларнинг ички инвестиция маблағларининг етишмаслиги, уларни молиялаштиришда давлат маблағларининг чекланганлиги муаммоларини келтириб чиқармоқда.

Ишлаб чиқариш инфратузилмаси тармоқларининг номутаносиб ривожланиши бутун иқтисодиётнинг нормал амал қилишига салбий таъсир этади. Ишлаб чиқариш инфратузилмаси тармоқларидаги самарадорлик ва мутаносиблик муаммолари қисман ҳар бир тармоқ даражасидаги ўзига хос хусусиятлари билан боғлиқ.

Масалан, иқтисодиётда юк айланмасининг камайишини кузатиш мумкин. Таҳлиллар 2010-2018 йиллардаги юк айланмаси физик ҳажмининг ўзгариши транспорт нархларининг ошиши ҳамда транспорт йўллари узунлигининг ўзгаришига узвий боғлиқ эканлигини кўрсатмоқда. 2010-2018 йилларда юк ташиш нархлари индекси 7,14 баробар ошган бўлса, шу даврда саноат маҳсулотлари нархларининг индекси 4,29 баробарга ошган, истеъмол нархлари индекси эса 3,51 баробар ортган¹⁸. Нархлар даражасининг баландлиги қисман логистика самарадорлигига ҳам боғлиқ. Жаҳон банкининг Логистика самарадорлиги индекси (Logistics Performance Index – LPI) кўра Ўзбекистоннинг логистика самарадорлиги кўрсаткичи 2010 йилга нисбатан пасайган бўлиб, жаҳоннинг 160 давлатлари ичида 99 ўринни эгаллаган¹⁹. Бу охир оқибатда пировард маҳсулот таннархида транспорт харажатларининг ўсишига олиб келмоқда.

Сўнгги йилларда ахборот ва алоқа тармоғининг иқтисодиётимиздаги аҳамияти жадал ошиб, унинг таркибида жиддий ўзгаришлар кузатилмоқда. Ахборот ва алоқа тармоғида интернет тармоғи хизматларининг улуши 2010 йилдаги 5,4%дан 2018 йилда 22,9%гача ошган, унинг 2000 йилдаги улуши бор-йўғи 0,1% ташкил этган эди. Интернет тармоғи хизматлари ҳажми 2010 йилга нисбатан 4,2 баробарга, 2000 йилга нисбатан эса 229 баробарга ошган. Шунга қарамасдан, тармоқнинг ЯИМдаги улуши 2018 йилда 1,9%ни ташкил этган. Бу кўрсаткич Жанубий Кореяда – 11,8 %, Америка Қўшма Штатларида –

¹⁸ Ўзбекистон Республикаси Давлат Статистика қўмитасининг расмий сайти (www.stat.uz).

¹⁹ Жаҳон банкининг логистика самарадорлиги индекси бағишланган расмий сайти: <https://lpi.worldbank.org/international/global>

6,8%, Швецияда - 7%, Японияда – 5,5 %, Хитой ва Ҳиндистонда – 4,7 % ни ташкил этмоқда²⁰. Таҳлиллар МДҲ давлатларига қараганда Ўзбекистонда стационар телефон фойдаланувчилари улуши 1,8 баробар, интернет фойдаланувчилари улуши 1,39 баробар, интернет тезлиги 10,4 баробар, кенг полосали симли интернет фойдаланувчилари улуши эса 1,73 баробар паст эканлиги аниқланмоқда²¹. Интернет тармоғи кўрсаткичларининг ривожланиши ишлаб чиқариш самарадорлигига ва умуман иқтисодиётнинг ривожланишига сезиларли таъсир этади. Ҳалқаро телекоммуникация иттифоқи маълумотларига кўра, интернет тармоғи кўрсаткичларининг ривожланиши ва киши бошига ҳисобланган ЯИМ ўртасида кучли корреляцион боғлиқлик мавжуд²².

Жумладан, Президентимизнинг 2019 йил 8 январдаги ПҚ-5614-сонли «Иқтисодиётни янада ривожлантириш ва иқтисодий сиёсат самарадорлигини оширишнинг кўшимча чора-тадбирлари тўғрисида»ги қарорига кўра АКТ соҳасини ривожлантиришни кўзда тутувчи «Рақамли Ўзбекистон – 2030» концепциясини ишлаб чиқиш режалаштирилган. Биламизки, рақамли иқтисодиётга ўтишнинг асосий шартларидан бири алоқа ва ахборот инфратузилмасининг ривожланиши билан боғлиқ. Ушбу инфратузилмани ривожлантирмай туриб, иқтисодиётни рақамлаштириш ва инновациянинг кўпгина шаклларида фойдаланиш имкониятини чеклайди.

Мамлакат иқтисодиётига сезиларли таъсир этувчи ишлаб чиқариш инфратузилмаси тармоқларидан бири энергетика тармоғидир. 2018 йилда ишлаб чиқарилган 62,8 млрд кВт/соат электр энергиясининг 24,1 фоизи аҳолига, 40,6 фоизи иқтисодиётнинг саноат тармоғига, 20,7 фоизи қишлоқ хўжалиги, 11,5 фоизи коммунал-маиший, 2,6 фоиз транспорт ва 0,6 фоиз қурилиш соҳасига ишлатилмоқда²³. Ушбу тармоқнинг нормал амал қилиши ва ривожланиши бутун иқтисодиётга сезиларли таъсир этади. Аммо, мавжуд иссиқлик электростанцияларнинг (ТЭС) 84 фоизи бундан 50 йил олдин фойдаланишга топширилган. Бу ишлаб чиқариш ҳажмини камайтириб, ёқилғи сарфининг ошиб кетишига сабаб бўлмоқда. Иссиқлик электростанцияларида ёқилғининг солиштира сарфи ҳар бир кВт/соатга шартли 353,14г ни ташкил этмоқда, бу эса энергоблокларнинг фойдали иш коэффициентининг бор-йўғи 33,4 фоизини ташкил этади. Бундан ташқари, мавжуд 254,8 минг электр узатиш тармоқларининг 62,4 фоизи 30 йил аввал ишга туширилган ва ҳозирги кунда жисмонан эскирган ҳисобланади. Натижада ишлаб чиқарилаётган умумий электр қувватининг 20 фоизи узатиш тармоқларида, истеъмолчиларга етиб бормай йўқотилмоқда.

Диссертациянинг **«Ишлаб чиқариш инфратузилмасини самарали ривожлантиришнинг асосий йўналишлари»** деб номланган учинчи бобида давлат стратегия ва дастурларини ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибий қисмларининг мутаносиблигини ошириш ҳисобига такомиллаштириш, ишлаб

²⁰ Манба: Ҳалқаро телекоммуникация иттифоқининг “Measuring International Society Report” ҳисоботи, ITU 2017, Женева, Швейцария.

²¹ Юкоридаги манба.

²² Юкоридаги манба.

²³ «Ўзбекэнерго»АЖнинг расмий сайти: <http://www.uzbekenergo.uz/uz/activities/indicators/>

чиқариш инфратузилмасини ривожлантиришни регрессион модель асосида такомиллаштириш, ишлаб чиқариш инфратузилмасини модернизациялаш ҳамда унинг самарали фаолиятини таъминлашда бозор механизмларини татбиқ этиш йўналишлари тадқиқ қилинган.

Охирги йилларда давлат тарафидан ишлаб чиқариш инфратузилмасининг ҳар бир тармоғи бўйича уларни ривожлантиришнинг аниқ дастурлари ишлаб чиқилган ва уларда истиқбол кўрсаткичлари келтирилган (6-жадвал). Айтиб ўтиш керак ушбу дастурлардаги истиқбол кўрсаткичлари асосан ишлаб чиқариш имкониятларидан, яъни тақлиф тарафидан, келиб чиққан ҳолда келтирилган, аммо уларнинг талаб миқдори кўп ҳолларда ҳисобга олинмаган.

6-жадвал.

Давлат дастурлари бўйича ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантиришнинг истиқбол кўрсаткичлари²⁴

| | 2017-2021 йилларда жами инвестиция миқдори (экв. млн. долл.) | Дастурлар бўйича режалаштирилган ўсиш (ўтган йилга нисбатан %да): | | | | |
|--|--|---|-------|-------|-------|-------|
| | | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Транспорт хизматлари | 4221,1 | 107,5 | 108,2 | 108,9 | 109,4 | 108,2 |
| Ахборот ва алоқа хизматлари | 317,8 | 121,8 | 123,8 | 125,9 | 127,8 | 123,8 |
| Электр энергияси ишлаб чиқариш қувватининг ўсиши | 3005,0 | 102,9 | 104,0 | 107,6 | 118,3 | 127,0 |
| Сув таъминоти, санитария ва санитар тозалаш | 267,7 | 113,5 | 119,8 | 110,6 | 110,6 | 110,5 |

Диссертация ишида транспорт тармоғи мисолида, юк ташишга бўлган талаб миқдори унга таъсир этувчи асосий омиллар асосида ўрганилган. Бунда регрессион таҳлил қўлланилган бўлиб, ЯИМ реал ҳажмининг ва аҳоли сонининг ўсишини транспортда юк айланмаси ҳажмига таъсири қуйидаги чизикли функционал боғлиқлик кўринишида кузатилган:

$$Y_{uk_ayl.t} = b * Y_{AIM.t} + c * ah_soni_t + \varepsilon_t \quad (2)^{25}$$

Бу ерда,

$Y_{uk_ayl.t}$ – t йилдаги юк айланмаси;

$Y_{AIM.t}$ – t йилдаги ЯИМнинг фоиздаги ўсиш даражаси;

ah_soni_t – t йилдаги аҳоли сони;

ε_t - хатолик еки функционал боғлиқликка киритилмаган барча бошқа омилларни ифодаловчи ўзгарувчи.

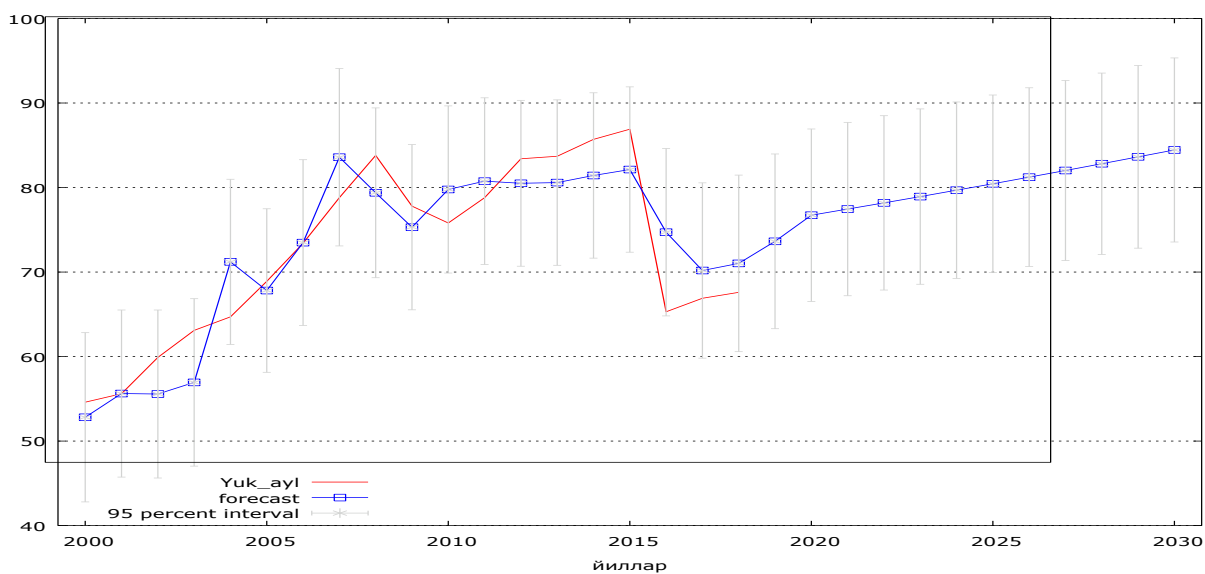
Таҳлилларимиз GRETЛ эконометрик дастури орқали ҳисоблаб чиқилди. Унга кўра ЯИМ ҳажмининг ва аҳоли сонининг юк айланмаси ҳажмига таъсири коэффицентлари мос равишда 4,77 ва 1,40 эканлиги аниқланмоқда²⁶.

²⁴ Давлат дастурларининг истиқбол кўрсаткичлари асосида муаллиф томонидан ишлаб чиқилган.

²⁵ Муаллиф томонидан ишлаб чиқилган.

Мана шу ҳисоблаб топилган коэффицентлар асосида GRETЛ дастурий таъминоти ёрдамида транспортларда юк айланмаси ҳажмининг ўзгариши прогноз қилинди (5-расм).

Ҳисоб-китобларимизга кўра, ЯИМнинг ўсиш даражаси ўртача 6%ни ташкил этган ҳолда ва аҳоли сонининг ўртача 1,5% ўсишини ҳисобга олган ҳолда, мамлақтимизда юк айланмаси ҳажми ўсиб боради ва 2030 йилга келиб 84,4 млрд. тонна/км.ни ташкил этиши керак. Шу билан бирга чизмада 95 фоиз эҳтимоллик интервали берилган. Бунда юк айланмасининг 2030 йилдаги кўрсаткичи минимал 73,6 млрд. тонна/км. дан максимал 95,3 млрд. тонна/км.гача ўзгариши эҳтимоли мавжудлигини кўрсатади. Келтирилган кўрсаткичларни давлат дастурларидаги реал ўсиш суръатлари билан солиштириш, уларда каттагина фарқ борлигини кўрсатмоқда.



5-расм. Юк айланмасининг ҳақиқий ва прогноз кўрсаткичлари²⁷

Инфратузилма тармоқлари ривожланишидаги ўзига хос хусусиятлар ва муаммолар анънавий тарзда давлатнинг бошқарувида қолишини тақозо этиб, хусусий мулк иштирокини чекламоқда. Бу эса ушбу тармоқнинг ривожига ва қолаверса, бутун иқтисодиёт тараққиётига сезиларли салбий таъсир этмоқда.

Айтиб ўтиш керакки, айрим инфратузилма тармоқларидан давлатнинг тезлик билан чиқиб кетиши ҳам кўп жиҳатдан салбий оқибатларга олиб келиши мумкин. “Ўз вақтида Қозоғистон, Молдавия, Украина шундай йўлдан борди. Ислоҳотлар давомида ушбу мамлакатларда электр энергияси нархи 3,5-8 баравар ўсиб, бунинг оқибатида металлургия комбинатлари ва бошқа энергия сиғими юқори бўлган корхоналар банкротликка учради...”²⁸. Шунга кўра, фикримизча, бозор муносабатларини ривожлантириш ва янада чуқурлаштириш шароитида давлат инфратузилма соҳасидан босқичма-босқич, давлат томонидан тартибга солиш ва рағбатлантиришнинг аниқ бозор унсурларини ривожлантиргандан кейин, чиқиб кетиши муҳим шартлардан биридир.

²⁶ GRETЛ дастурий таъминоти ёрдамида муаалиф томонидан ҳисоблаб чиқилган.

²⁷ Манба: GRETЛ дастурий таъминоти ёрдамида муаалиф томонидан ишлаб чиқилган.

²⁸ Володин В. Не тушите свет.// Труд, 22 октябрь 2002 г., №190 (24148).

Ҳозирги кунда мамлакатимизда инфратузилманинг кўпгина тармоқларида давлатнинг улуши юқориликча қолмоқда. “Ўзавтойўл” ДАК таркибига кирувчи корхоналар йўл қурилиши соҳасида (республика вилоятлари ва туманларида) хизматни амалга оширувчи асосий корхона ҳисобланади. Шаҳарлар ва маҳаллий (туман, шаҳар) аҳамиятдаги бошқа аҳоли пунктларида кўчаларни таъмирлаш асосан “Ўзавтойўл” ДАКнинг ҳудудий ва туман бўлинмалари томонидан амалга оширилмоқда.

Энергетика тармоғида “Ўзекэнерго” АЖ ва “ЎзЭлектртармоқ” унитар корхоналари яккахукмрон ҳисобланади, улар электр энергиясининг асосий қисмини етказиб беришади. Мамлакатимизда эса ҳанузгача хусусий корхоналар томонидан ишлаб чиқарилган электр энергиясини энерготизимга қабул қилиш масаласи ҳал этилмаган. Солиштириш учун, Туркияда 60 фоиз, Кореяда 20 фоиз электр энергияси хусусий корхоналар томонидан ишлаб чиқарилади.

Телекоммуникация тармоғида эса давлат улушининг ортиб бориши кузатилмоқда. Мамлакатимизда яқиндаги йирик мобил алоқа оператори “UCCELL” компаниясининг давлат ихтиёрига ўтиши ҳам шулар жумласидандир.

Жаҳон тажрибаси айрим тармоқларни умуман хусусий сектор тасарруфига топшириш самарли эканлигини кўрсатмоқда. Инфратузилма тармоқларида хусусий секторнинг амал қилишининг асосий ва бирламчи шартларидан бири бу нархларнинг шаклланишида бозор тамойилларини максимал даражада қўллашдир. Фикримизча, иқтисодиётни модернизациялаш шароитида бу тармоқларда бозор тамойилларининг қўлланилиши хусусий секторнинг иштирокини кўпайтириш билан бир бир қаторда қуйидаги имкониятларни ҳам яратади:

тармоқда рақобат муҳитини вужудга келтириб, инфратузилма хизматлари бозорида нарх шаклланишининг такомиллашувига олиб келади;

ишлаб чиқариш инфратузилмаси фаолият самарадорлигини оширади;

миллий иқтисодиёт доирасида иқтисодий салоҳиятдан тўлароқ фойдаланиш имконини яратади;

сифат кўрсаткичларининг яхшиланишини рағбатлантиради ва ҳ.к.

Аммо, нарх шаклланишида бозор механизмларини тўла татбиқ этиш инфратузилма тармоқлари хизматлари истеъмолининг ижтимоийлиги сабаб амалга ошириш мушкул бўлмоқда. Бундай шароитларда, давлат бозор конюктурасини ўрганиб бориши ва нарх белгилашда бозор нархларига яқинроқ нарх ўрнатиши тармоқнинг мутаносиб ривожланишига олиб келади.

Ишлаб чиқариш инфратузилмаси объектларида эркин бозор нархлари татбиқ этиб бўлмайдиган ёки хусусий сектор тасарруфига топшириш мумкин бўлмаган ҳолатларда давлат ва хусусий секторнинг турли кўриниш ва даражадаги ҳамкорлик фаолияти доирасида самарали ташкил этилиши мумкин. Ғарб иқтисодиётида ишлаб чиқариш инфратузилмаси учун янги бўлган давлат ва хусусий капитал муносабатлари тизимини тавсифловчи “Public-Private-Partnership”, яъни “давлат-хусусий ҳамкорлиги” деб аталувчи махсус термин пайдо бўлди.

Бу ўринда ишлаб чиқариш инфратузилмаси фаолиятини йўлга қўйиш ва ривожлантириб боришда давлат томонидан уни хусусий сектор зиммасига

юклатилиши мумкин бўлган қисми ва турларининг аниқ белгилаб берилиши муҳим ҳисобланади. Чунки, олдинги ўринларда таъкидланганидек, ишлаб чиқариш инфратузилмаси объектларининг аксарият қисми ижтимоий аҳамият касб этиб, унинг таркибидаги айрим хизмат турлари хусусий сектор доирасида самарали амал қилиши мумкин. Бу эса жамият учун бир неча жиҳатдан фойдали ҳисобланади. Жумладан:

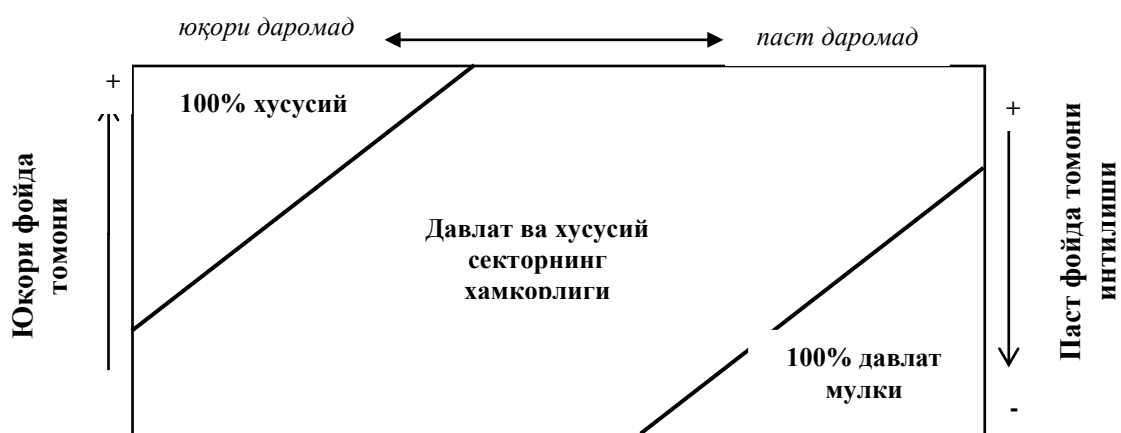
ишлаб чиқариш инфратузилмаси хизмати сифатининг ошиши;

ишлаб чиқариш инфратузилмасини таъминлашга сарфланаётган давлат молиявий ресурсларининг тежалиб, унинг бир қисми хусусий молиявий ресурслар ҳисобидан амалга оширилади;

тижорат фаолияти барқарорлиги ва даромадларнинг ошиши;

янги иш ўринларини яратишдан манфаатдорликнинг кучайиши ва ҳ.к.

Ушбу ҳолатни қуйидаги назарий чизма орқали ифодалаш мумкин (6-расм).



6-расм. Амалга оширилаётган инфратузилма лойиҳаларининг мулк шаклига қараб фойдалилик даражасининг ўзгариш тенденцияси²⁹

Ишлаб чиқариш инфратузилмаси 100 фоиз давлат мулкида бўлган ҳолатда, бир томондан, мазкур хизматлардан фойдаланишдан олинадиган фойда даражаси пасайиб бориш тенденциясига эга бўлиб, айрим ҳолатларда умуман фойда олмаслик ҳолати вужудга келиши ҳам мумкин. Давлат ва хусусий секторнинг ҳамкорлиги чегарасида бу кўрсаткич ижобий томонга ўзгариб, ишлаб чиқариш инфратузилмаси 100 фоиз хусусий сектор тасарруфига ўтганда даромад ўзининг энг юқори даражасига қараб интилади.

Бундан ташқари, ҳозирги кунда жаҳон тажрибасида хусусий секторнинг инфратузилма тармоқларидаги иштирокини кўпайтиришнинг бошқа кўринишлари ҳам ривожланиб келмоқда. Инфратузилма тармоқларини тўла хусусий сектор тасарруфига топшириш имкони бўлмаганда унинг айрим қисм ёки фаолият турларини хусусий сектор қўлига топшириш мумкин. Инфратузилма тармоқларини ташкил этиш ва амал қилиши жараёнидаги фаолиятларни бир неча поғонага бўлиш мумкин: молиялаштириш, ишлаб чиқариш, етказиб бериш, сотиш, мижозлар билан ишлаш ва хоказо. Давлат ушбу фаолиятларини айримларини ўз қўлида сақлаб қолган ҳолда бошқа

²⁹ <http://www.eria.org/research/images/pdf/PDF%20No1-1/No.1-1-part1-6.INFRASTRUCTURE.pdf> манбаси асосида муаллиф томонидан тузилган;

фаолият турларини тўлиқ хусусий сектор ихтиёрига топшириш мумкин. Масалан, электр энергиясини ишлаб чиқариш давлат қўлида бўлиб, уни истеъмолчиларга етказиб бериш ва истеъмолчилар билан ишлашни хусусий сектор зиммасига юклатилиши мумкин.

Яна бир йўналишлардан бири бу давлат инфратузилма тармоқлари тасарруфини ўз қўлида сақлаб қолган ҳолда уларни молиялаштиришни хусусий сектор маблағлари ҳисобига амалга оширишидир.

Мамлакатимизда давлат облигацияларини чиқариш орқали инфратузилма лойиҳаларини молиялаштириш амалиёти деярли мавжуд эмас. Яқинда Ўзбекистоннинг Лондон биржасидаги 1 млрд. АҚШ доллари миқёсидаги еврооблигацияларнинг муваффақиятли жойлаштирилиши инфратузилма тармоқларида амалга оширилаётган йирик лойиҳаларга мўлжалланган махсус облигациялар чиқариш ва жаҳоннинг молиявий бозорларида уларни жойлаштириш учун янги йўналишни очиб берди.

Инфратузилма тармоқларида нархлар давлат тарафидан кўпгина ҳолларда унинг ҳақиқий қийматидан паст, фақатгина ўз харажатларини қоплаш даражасида белгиланади. Ривожланган давлатларда кўпгина лойиҳаларнинг ҳақиқий қийматини аниқлашда “shadow prices”, яъни иккиламчи нарх амалиётидан фойдаланилмоқда. Бунда инфратузилма лойиҳаларини иқтисодий жиҳатдан мақсадга мувофиқлигини аниқлашда лойиҳаларнинг рентабеллик даражаси, давлат тарафидан ўрнатилган жорий “ижтимоий нарх”лар асосида эмас, балки худди шу хизматни ўрнини босувчи альтернатив шароитлардаги “иккиламчи нарх” асосида ҳисобланади. Масалан, йирик темир йўл курилишининг мақсадга мувофиқлигини аниқлашда, ундаги нархлар даражаси темир йўлда юк ташишнинг нархи эмас, балки шу юкларни алтернатив, масалан автомобилда ташиш нархидан келиб чиқиб ҳисобланиши керак. Шундагина темир йўлда юк ташишнинг ҳақиқий самарадорлигини аниқлаш мумкин.

ХУЛОСАЛАР

1. Ишлаб чиқариш инфратузилмаси тарихан ва мантиқан меҳнат жараёнида асосий ва ёрдамчи функцияларнинг ажралиши асосида вужудга келиб, кейинчалик муайян кўринишдаги фаолият бўйича ихтисослашув уларнинг мустақил йўналиш сифатида шаклланишига замин яратди. Ишлаб чиқариш инфратузилмасининг мазмунини қуйидагича таърифлаш мумкин: “Ишлаб чиқариш инфратузилмаси асосий ишлаб чиқариш соҳаларига хизмат қилиб, унинг самарали ва узлуксиз амал қилиши учун зарур бўлган умумий шарт шароитларни яратувчи ва таъминловчи объектлар мажмуидан иборат бўлиб, ишлаб чиқариш, айрибошлаш, тақсимлаш ва истеъмол қилиш бўйича турли кишилар, субъектлар (корхона ва ташкилотлар) ўртасидаги иқтисодий муносабатларни намоён этади”.

2. Тадқиқотлар шуни кўрсатадики, ишлаб чиқариш инфратузилмаси тармоқларида бозор механизмлари тўлиқ амал қила олмайди ва хусусий капитал иштироқи чекланган. Бунга ишлаб чиқариш инфратузилмаси йирик ҳажмдаги бошланғич капитални тақозо этиши, муомалада бўлиш

(айланиш)нинг узок муддатли даври, улар хизматларининг ижтимоий тавсифи ҳамда ушбу хизматларни импорт қилишнинг чекланганлиги каби хусусиятлари ҳам сабаб бўлади.

3. Ишлаб чиқариш инфратузилмасининг ижтимоий-иқтисодий тараққиётни таъминлашга таъсири унинг қуйидаги омиллар билан ўзаро таъсири орқали намоён бўлади: ишлаб чиқариш самарадорлигининг ошиши; ишлаб чиқариш харажатларининг камайиши; иқтисодиётга инвестицияларнинг киритилиши; иқтисодиёт тармоқларнинг ўзаро алоқаларининг кучайиши; ишлаб чиқариш узлуксизлигининг таъминланиши; миллий иқтисодиётдаги иқтисодий ресурсларнинг бандлиги даражаси; фан-техника ютуқларининг ишлаб чиқаришга кенг жорий этилиши; иқтисодиёт мутаносиб ривожланишининг таъминланиши; иқтисодиётнинг рақобатбардошлигини ошириш; барқарор иқтисодий ўсишнинг таъминланиши.

4. Инфратузилма тизимининг ривожланиши ва самарали фаолияти мамлакат ижтимоий-иқтисодий кўрсаткичларининг яхшиланишига таъсирини бир неча йўналишда кузатиш мумкин: бевосита таъсири – инфратузилма тармоқлари томонидан ишлаб чиқарилган хизматлар ҳажми ва уларнинг ЯИМга қўшган ҳиссаси; билвосита таъсири – инфратузилма тармоқлари хизматлари фойдаланувчилари томонидан ишлаб чиқарилган маҳсулотлар ҳажмининг ортиши ва уларнинг ЯИМга қўшган ҳиссаси; мультипликатив таъсири – мультипликатив таъсири – инфратузилма объектларининг иқтисодиётдаги сифат кўрсаткичларига таъсири орқали тавсифланиб, иқтисодиёт тармоқларидаги ўзаро алоқаларнинг барқарор йўлга қўйилиши, уларнинг узлуксизлигини таъминлаши, тизимдаги бўшлиқларни тўлдириши, яхлит иқтисодий тизим сифатида шаклланиши, ривожланиши ва унинг самарадорлиги ҳамда рақобатбардошлигини ошириш орқали узок муддатда барқарор иқтисодий ўсишга ўз ҳиссасини қўшади.

5. Ишлаб чиқариш инфратузилмасининг амал қилиш самарадорлигини баҳолашнинг услубий асосларини белгилашда қуйидаги асосий тамойилларга риоя этиш мақсадга мувофиқдир: ишлаб чиқариш инфратузилмасининг амал қилиш самарадорлигини баҳолашда унинг ўзига хос хусусиятларини эътиборга олиш; ишлаб чиқариш инфратузилмаси амал қилиши самарадорлигини баҳолашда унинг иқтисодиётга таъсирининг бевосита, билвосита ва мультипликатив таъсирларини ҳисобга олиш; ишлаб чиқариш инфратузилмасининг шаклланиши ҳамда амал қилиш самарадорлигини баҳолашда унинг асосий устувор мақсадларидан келиб чиқиш ва унинг узок муддатли таъсирини ҳисобга олиш учун вақт омилини ҳисобга олиш ва х.к.

6. Мамлакатимиздаги ишлаб чиқариш инфратузилмаси тармоқларининг ялпи қўшилган қиймати, асосий фондлари, асосий капиталга инвестициялар, хизматлар ҳажми, ишловчиларнинг ўртача йиллик сони, инфратузилма тармоқларининг асосий кўрсаткичлари, нархлар даражасини бошқа давлатлар билан солиштирма таҳлили уларда тармоққа хос бўлган, ҳамда барча инфратузилма тармоқлари учун умумий бўлган иқтисодий муаммоларни намоён этиш билан бир қаторда ҳали ишга солинмаган имкониятлар мавжудлигини кўрсатди.

7. Ишлаб чиқариш инфратузилмаси таркибий қисмларининг иқтисодиёт соҳаларига мувофиқлиги ва улар ўртасидаги ўзаро мутаносибликни таъминлаш ҳисобига уларнинг самарадорлигини ошириш мумкин. Ўрта ва узоқ муддатли давлат дастурларини шакллантиришда ана шу мутаносибликлардан фойдаланиш мумкин.

8. Иқтисодиётни модернизациялаш шароитида ишлаб чиқариш инфратузилмасини анъанавий давлат томонидан назорат қилишдан воз кечиб, замонавий бозор тамойилларини устун даражада қўллаш соҳада рақобат муҳитини вужудга келтириб, инфратузилма хизматлари бозорида нарх шаклланишини эркинлаштиради, ишлаб чиқариш инфратузилмаси фаолияти самарадорлигини оширади, миллий иқтисодиётнинг иқтисодий салоҳиятидан тўлароқ фойдаланиш имконини беради ва сифат кўрсаткичларининг яхшиланишини рағбатлантиради.

9. Ишлаб чиқариш инфратузилмаси тизимини модернизациялашда ва уни ривожлантиришда қуйидаги асосий йўналишларни ҳисобга олиши зарур:

инфратузилма тармоқларида давлат иштирокини камайтириш ва аксинча, хусусий сектор иштирокини устун даражада кўпайтириш. Бунда давлатнинг инфратузилма тармоқларидаги иштирокини камайтиришни босқичма-босқич амалга ошириш;

хусусий сектор иштирокини кўпайтиришнинг бирламчи шarti сифатида нархларнинг шаклланишида эркин бозор тамойилларини қўллаш;

хусусий сектор томонидан ўз фаолиятларини самарали ва тўлақонли ташкил этилишини таъминлаш мақсадида уларни рағбатлантириш механизмларини жорий қилиш;

нархлар шаклланишида бозор тамойилларини қўллашнинг имкони бўлмаган тақдирда давлат ва хусусий хамкорлигининг турли кўринишларини ривожлантириш;

инфратузилма хизматлари соҳасидаги турли фаолият турларининг хусусий сектор тасарруфига бериши мумкин бўлганларини аниқлаш ва уларни амал қилиши учун қонуний асосларни ривожлантириш. Бунда давлат ҳар бир тармоқнинг хусусиятларидан келиб чиқиши лозим;

инфратузилма тармоқларидаги лойиҳаларни молиялаштиришда хусусий сектор маблағларини жалб қилишнинг турли кўринишларидан унумли фойдаланиш. Бунда Ўзбекистонда йирик инфратузилма лойиҳаларига мосланган миллий ва евро облигациялар чиқариш амалиётини жорий этиш ва уларни ривожлантириш учун керак бўладиган механизмларни яратиш;

лойиҳаларни молиялаштиришга танлаб олишда ишлаб чиқариш инфратузилмаси лойиҳаларини амалга оширишнинг мақсадга мувофиқлигини таҳлил қилишнинг аниқ методологик асосларини ривожлантириш. Бунда уларнинг иқтисодиётга бевосита, билвосита ва мултипликатив таъсирини, ҳамда уларнинг хизматларини ҳақиқий қийматини аниқлаш имконини берувчи усуллардан фойдаланишни йўлга қўйиш.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ ПО ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЁНЫХ СТЕПЕНЕЙ
№ DSc. 03/30.12.2019.I.01.11 ПРИ НАЦИОНАЛЬНОМ УНИВЕРСИТЕТЕ
УЗБЕКИСТАНА ИМЕНИ МИРЗО УЛУГБЕКА**

ТАШКЕНТСКИЙ ФИНАНСОВЫЙ ИНСТИТУТ

ШАДМАНОВ ШУХРАТ ШЕРКУЛОВИЧ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИХ ОСНОВ
ПРОПОРЦИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ В УСЛОВИЯХ МОДЕРНИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ**

08.00.01 – Экономическая теория

**АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (Doctor of Philosophy)
по экономическим наукам**

Ташкент – 2020

Тема диссертации доктора философии (Doctor of Philosophy) зарегистрирована под номером 28.04.2016/В2016.2.1670 в Высшей аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан.

Диссертация выполнена в Ташкентском финансовом институте.

Автореферат диссертации на трех языках (русский, узбекский, английский (резюме)) размещен на веб-странице научного совета (www.nuu.uz) и информационно-образовательном портале «Ziyonet» (www.ziyonet.uz).

Научный руководитель

Вахабов Алишер Васикович
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Абулқосимов Хасан Пирназарович
доктор экономических наук, профессор

Хакбердиев Кахрамон Курбанович
кандидат экономических наук, доцент

Ведущая организация:

Ташкентский государственный институт востоковедения

Защита диссертации состоится «__» _____ 2020 года в __ часов на заседании Научного совета 03/30.12.2019.I.01.11 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора философии (PhD) по экономическим наукам при Национальном университете Узбекистана по адресу: 100174, г. Ташкент, ул. Университетская, 4. Тел.: (71) 227-12-24, факс: (71) 246-02-24, e-mail: rektor@nuu.uz.

С докторской диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Национального университета Узбекистана (зарегистрировано под номером __). Адрес: 100174, г. Ташкент, ул. Университетская, 4. Тел.: (71) 227-12-24, факс: (71) 246-02-24, e-mail: rektor@nuu.uz

Афтореферат диссертации разослан «__» _____ 2020 года
(протокол реестра __ от «__» _____ 2020 года).

Ш.Г. Юлдашев

Председатель Научного совета по присуждению учёных степеней, доктор экономических наук, профессор

К.К. Мамбетжанов

Учёный секретарь Научного совета по присуждению учёных степеней, доктор экономических наук

А.В. Вахабов

Председатель Научного семинара при Научном совете по присуждению учёных степеней, доктор экономических наук, профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и необходимость темы диссертации. Для устойчивого развития экономики и обеспечения её конкурентоспособности на мировом уровне одним из основных требований современности является высокий уровень развития производственной инфраструктуры, особенно полное соответствие её структуры и экономического потенциала потребностям различных отраслей и сфер национальной экономики. «Инфраструктура является основой конкурентоспособности страны, её процветания и социального благосостояния»¹. В связи с этим, в таких развитых странах мира, как Сингапур, Япония, Великобритания, США, Германия, Франция, Китай большое внимание уделяется обеспечению отраслей экономики объектами производственной инфраструктуры в достаточной степени и развитию инфраструктуры в соответствии с требованиями устойчивого экономического роста.

В настоящее время в мире особое внимание уделяется научным исследованиям, посвящённым влиянию производственной инфраструктуры на социально-экономическое развитие, в том числе, на такие важнейшие её составные части, как транспорт и логистика, информационно-коммуникационная система, энергетика и другие отрасли. Сегодня усиливается влияние роста уровня урбанизации, укрепления международных и региональных интеграционных связей, процессов перехода к цифровой экономике и smart-технологиям на важнейшие сдвиги в составе производственной инфраструктуры.

В условиях проведения масштабных социально-экономических реформ и модернизации экономики Узбекистана тенденции и проблемы развития производственной инфраструктуры, решение таких проблем, как более полное использование имеющегося экономического потенциала путём разработки концептуальных основ влияния инфраструктуры на социально-экономическое развитие страны, совершенствование методологических основ оценки эффективности объектов инфраструктуры, государственное регулирование и стимулирование развития производственной инфраструктуры, изучение и целевое использование мирового опыта по эффективному использованию рыночных механизмов обретают на сегодняшний день важное значение. В связи с этим, в Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан на 2017-2021 гг. обозначены такие приоритетные задачи, как «проведение активной инвестиционной политики, направленной на реализацию проектов производственной, транспортно-коммуникационной и социальной инфра-структуры, ...дальнейшее развитие дорожно-транспортной инфраструктуры, внедрение информационно-коммуникационных технологий в экономику, социальную сферу, систему управления».² В том числе изменение роли производственной инфраструктуры в различных экономических системах

¹ Asian Development Bank. Meeting Asia's infrastructure needs. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2017.

² Указ Президента Республики Узбекистан «О стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» №УП-4947 от 07.02.2017 года. – www.lex.uz.

в зависимости от уровня их развития, необходимость глубокого и всестороннего теоретико-методологического исследования этих проблем обосновывают актуальность темы данного диссертационного исследования.

Настоящее диссертационное исследование в определённой степени служит реализации задач, определённых в Указах Президента Республики Узбекистан №УП-4947 «О стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» от 07.02.2017 года, №УП-5614 «О дополнительных мерах по обеспечению дальнейшего развития экономики и повышению эффективности экономической политики» от 08.01.2019 года, №УП-5621 «О мерах по кардинальному совершенствованию системы реализации государственной политики в сфере экономического развития» от 10.01.2019 года, а также в Постановлениях Президента №ПП-3422 «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 годы» от 02.12.2017 г., №ПП-3012 «О программе мер по дальнейшему развитию возобновляемой энергетики, повышению энергоэффективности в отраслях экономики и социальной сферы на 2017-2021 годы» от 26.05.2017 года и в других нормативно-правовых документах, касающихся данной сферы.

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

Степень изученности проблемы. Исследованием сущности инфраструктуры, её экономической природы и особенностей развития занимались ряд зарубежных учёных, в том числе, Розенштейн-Родан П., Иохимсен Р., Нурске Р., Грамлич Э., Льюис В.А., Правакар С., Де ла Фуенте, Эсташе А., Прудхомм Р. и другие.³

Также степень влияния отраслей инфраструктуры на экономику изучена многими учёными стран СНГ, такими как Власов В.В., Гарнов А.П., Киселева Т., Глушич Н.Г., Меньшиков С., Муханова Е.Б., Рыбаков Р.А., Платонов В.С., Стаханов В.И., Федько В.П., Федько Н.Г.⁴

³ Rosenstein-Rodan, P.N. The Notes of the Theory of the "Big Bush" in Economic Development for Latin America / P.N.Rosenstein-Rodan. – London. – New York, 1961.; Jochimsen R. Theorie der Infrastruktur - Tubingen: Mohr. 1966.; Nurfse, R. Problems of Capital Formation in Undeveloped Countries / R.Nurfse. – Oxford, 1995; Edward M. Gramlich, "Infrastructure Investment: A Review Essay". Journal of Economic Literature, Vol. 32, No. 3. (Sep., 1994), pp. 1176-1196; 60. Lewis, W.A. The Theory of Economics Growth / W.A.Lewis. – London, 1995.; Sahoo,Pravakar. "Transport Infrastructure in India: Developments, Challenges Lessons from Japan."Published by Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO),2011, No.465.; Prudhomme R. Infrastructure and Development, Washington DC, Paper prepared for the ABCDE (Annual Bank Conference on Development Economics), May 3-5, 2004; De la Fuente, A. and A. Estache. "Infrastructure Productivity and Growth: A quick survey" Washington DC., WBIGF, mimeo, 2004.

⁴ Власов В.В. Япония: производственная инфраструктура. М.,1991.; Проблемы функционирования и развития инфраструктуры России в переходный период. Под ред. В.П.Лившица. -М., 1996.; Гарнов А.П. Комплексное развитие инфраструктуры рынка средств производства в России. М, 1995.; Киселева Т. Инфраструктура рыночного хозяйства. Российский экономический журнал. 1994, №3.; Меньшиков С. Инфраструктуре нужна целостность. Экономика и жизнь. 1995, №15.; Муханова Е.Б. Теоретические основы и пути формирования рыночной инфраструктуры. – М.: ИЭ РАН, 1994.; Платонов В.С., Стаханов В.И. Формирование

В условиях переходной экономики в Узбекистане проблемы развития рыночной и сельскохозяйственной инфраструктуры изучены в работах Н.Бекмуродова, К.Мадрахимова, А.Джураева, Ч.Муродова, М.Орипова, Б.Салимова, А.Турсунова, К.Хакбердиева, К.Чориева, К.Улжабоева и других⁵.

Основные аспекты изученной литературы и исследований можно обобщить в следующих выводах: определённая часть существующих научных исследований проводилась на уровне отрасли и не предназначена для комплексного изучения теоретических основ экономического содержания и функционирования производственной инфраструктуры; большая часть исследований, проведённых в странах СНГ, в том числе и в Узбекистане, посвящена изучению проблем рыночной инфраструктуры переходной экономики; ряд исследований производственной инфраструктуры в нашей республике посвящены её особенностям и практическим проблемам в сельскохозяйственном секторе; в зарубежных научных исследованиях основное внимание сосредоточено на инфраструктуре в целом и изучению её влияния на экономику посредством регрессионного анализа, при этом не уделено должного внимания системному изучению и развитию теоретических основ, механизмов воздействия производственной инфраструктуры на экономику; некоторые научные работы в области инфраструктуры проводились с точки зрения статического положения экономики, не уделяя внимания теоретическим аспектам и особенностям её динамики, особенно в годы ускоренного развития, модернизации и диверсификации экономики.

Связь диссертационного исследования с планом научно-исследовательских работ высшего учебного заведения, в котором выполнена диссертация. Диссертационное исследование выполнено в соответствии с планом научно-исследовательской деятельности Ташкентского финансового института по направлению ФМ-1 «Научные основы координации финансовой, банковской и учётной системы в условиях модернизации экономики».

Целью исследования является разработка научных выводов и практических предложений по совершенствованию теоретических основ эффективного, пропорционального развития производственной инфраструктуры, направлений и механизмов её функционирования в условиях модернизации экономики.

Задачи исследования:

инфраструктуры региональных рынков средств производства. – Ростов, 1993.; Федыко В.П., Федыко Н.Г. Инфраструктура товарного рынка. Ростов на Дону: Феникс, 2000. – 512с.; Инфраструктура рынка: проблемы и перспективы: Учен.зак. Под ред. В.П.Федыко. Вып.1,2,3. Ростов на Дону, 1996,1997, 1998 гг.

⁵ Хакбердиев К.К. Макроэкономические аспекты становления и развития рыночной инфраструктуры Республики Узбекистан. Т., 2000; Чориев К.А. Бозор инфратузилмасини шакллантириш – иктисодиёт ислохотларни чуқурлаштириш гарови // Республика илмий-амалий семинар маърузалар тўплами. – Т.: УзБИИТИ, 1998й; Бекмуродов Н.Х. Иктисодиётни эркинлаштириш шароитида кишлок хўжалиги ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантиришнинг минтақавий хусусиятлари. 08.00.12. – Минтақавий иктисодиёт. И.ф.н. илмий даражасини олиш учун дисс. Т.: УзМУ.; Мадрахимов К. Э. Совершенствование функционирования инфраструктуры малого предпринимательства (на примере Хорезмской области). Автореф. дис. к.э.н. – Т., 2005.; Муродов Ч. Ўзбекистон иктисодиётини эркинлаштириш шароитида бозор инфратузилмасининг ривожланиши (аграр сектор мисолида). И.ф.д. илмий даражасини олиш учун дисс. Т., 2003.

исследование экономического содержания и теоретических основ развития производственной инфраструктуры;

определение структуры производственной инфраструктуры, систематизация и раскрытие принципов её функционирования как единой системы;

раскрытие механизмов воздействия отраслей производственной инфраструктуры на экономику и совершенствование их использования для достижения устойчивых темпов экономического роста;

разработка методологических основ оценки эффективности создания и функционирования производственной инфраструктуры;

анализ процессов развития производственной инфраструктуры в Узбекистане и выявление её особенностей в условиях ускорения экономического развития и углубления реформ;

изучение мирового опыта развития производственной инфраструктуры и разработка рекомендаций по его использованию в Узбекистане;

научное обоснование основных направлений развития производственной инфраструктуры в условиях ускоренного развития, модернизации и диверсификации экономики;

разработка научно обоснованных предложений и рекомендаций по совершенствованию и стимулированию государственных и рыночных механизмов регулирования процессов развития производственной инфраструктуры.

Объектом исследования является производственная инфраструктура экономики Узбекистана.

Предметом исследования является система экономических отношений, возникающие и действующие в процессе развития производственной инфраструктуры.

Методы исследования. В процессе исследования были использованы методы научной абстракции, анализа и синтеза, индукции и дедукции, статистических группировок, монографического исследования, диалектический, двусторонний подход и анализ, метод сравнения, методы корреляционного и регрессионного анализа факторной зависимости, экономико-математические методы расчета прогнозных показателей и другие методы.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

обоснована возможность повышения эффективности производственной инфраструктуры в национальной экономике путём обеспечения соответствия объёма услуг инфраструктуры секторам экономики и взаимной пропорциональности между составными частями производственной инфраструктуры;

дана теоретическая оценка влияния развития производственной инфраструктуры и уровня пропорциональности её составных частей непосредственно на экономику, на процессы её модернизации, косвенно на усиление связей между отраслями экономики, обеспечение их бесперебойности, а также на общую эффективность;

обоснована возможность совершенствования некоторых негативных тенденций, связанных с ценообразованием в сфере производственной инфраструктуры, привлечением инвестиций, увеличением объёмов и эффективности производства путём обеспечения оптимального уровня участия государственного и частного секторов в отраслях производственной инфраструктуры;

разработаны прогнозные показатели экономического развития транспортной отрасли до 2030 года на основе регрессионного анализа степени влияния таких факторов, как рост ВВП и количества населения на развитие транспортной отрасли.

Практические результаты исследования заключаются в следующем:

классифицированы составные части производственной инфраструктуры и разработаны направления их дальнейшего совершенствования;

в результате комплексного подхода к исследованию влияния производственной инфраструктуры на производство и обеспечение социально-экономического развития страны при помощи системного подхода раскрыты её концептуальные основы;

разработаны методологические основы определения эффективности производственной инфраструктуры;

обоснованы основные направления развития производственной инфраструктуры в условиях модернизации экономики.

исследованы пути рационального использования государственного и рыночного механизмов в развитии и регулировании производственной инфраструктуры.

Достоверность результатов исследования подтверждается целесообразностью применённых подходов и методов, полученными информацией из официальных источников, в том числе из Государственного комитета по статистике Республики Узбекистан, Министерства экономики и промышленности, Министерства транспорта, Агентства по развитию государственно-частного партнёрства Республики Узбекистан и других министерств, компаний, учреждений, внедрением выводов и предложений в деятельность соответствующих организаций.

Научная и практическая значимость результатов исследования. Научная значимость результатов исследования заключается в использовании научных выводов и практических рекомендаций, полученных в ходе данного исследования, в среднесрочной и долгосрочной перспективе для проведения научно-исследовательских работ, посвящённых решению проблем развития производственной инфраструктуры, совершенствованию механизмов её функционирования.

Практическая значимость результатов исследования определяется использованием разработанных научно-практических рекомендаций в деятельности Министерства транспорта и Агентства по развитию государственно-частного партнёрства Республики Узбекистан, направленные на дальнейшее развитие дорожно-транспортной сети и при реализации проектов производственной инфраструктуры, реализуемые на основе

государственно-частного партнерства, которые позволят в полной мере использовать производственный потенциал экономики республики.

Внедрение результатов исследования. На основе разработанных научных и практических рекомендаций по развитию производственной инфраструктуры в условиях модернизации экономики:

предложение по повышению эффективности производственной инфраструктуры в национальной экономике путём обеспечения соответствия объёма услуг инфраструктуры секторам экономики и взаимной пропорциональности между составными частями производственной инфраструктуры использовано в деятельности Министерство транспорта Республики Узбекистан (справка №3/2323-2641 от 2 июля 2019 года Министерства транспорта Республики Узбекистан) и Агентства по развитию государственно-частного партнёрства Республики Узбекистан (справка № 08/09-28-32/60 от 3 января 2020 года Агентства по развитию государственно-частного партнёрства Республики Узбекистан) при разработке стратегии развития транспортной отрасли до 2035 года. В результате внедрения данного предложения определены направления повышения пропорциональности энергетики, транспорта, водоснабжения и других отраслей инфраструктуры экономики в будущем и достигнута возможность разделения процесса организации деятельности различных отраслей на несколько этапов, то есть финансирование, производство, доставка, работа с населением и точного определения уровней и их частей, которые можно передать частному сектору;

предложение по теоретической оценке влияния развития производственной инфраструктуры и уровня пропорциональности её составных частей напрямую на экономику, на процессы её модернизации, и косвенно на усиление связей между отраслями экономики, общую их эффективность и обеспечение бесперебойности использовано в процессе экономического обоснования проектов производственной инфраструктуры в деятельности Агентство по развитию государственно-частного партнёрства Республики Узбекистан (справка № 08/09-28-32/60 от 3 января 2020 года Агентства по развитию государственно-частного партнёрства Республики Узбекистан) и Министерство транспорта Республики Узбекистан (справка №3/2323-2641 от 2 июля 2019 года Министерства транспорта Республики Узбекистан). В результате достигнута наиболее полная и точная оценка влияния проектов производственной инфраструктуры, реализуемых на основе государственно-частного партнерства, на отрасли экономики и определена их целесообразность с экономической точки зрения;

предложение по совершенствованию некоторых негативных тенденций, связанных с ценообразованием в сфере производственной инфраструктуры, привлечением инвестиций, увеличением объёмов и эффективности производства путём обеспечения оптимального уровня участия государственного и частного секторов в отраслях производственной инфраструктуры использовано в деятельности Агентство по развитию государственно-частного партнёрства Республики Узбекистан (справка № 08/09-28-32/60 от 3 января 2020 года Агентства по развитию государственно-

частного партнёрства Республики Узбекистан) и Министерство транспорта Республики Узбекистан (справка №3/2323-2641 от 2 июля 2019 года Министерства транспорта Республики Узбекистан) при эффективной реализации целевых инвестиционных проектов привлекаемых в производственную инфраструктуру и устранении ряда негативных тенденций в данном процессе путем вовлечения государственного и частного секторов в совместное развитие производственной инфраструктуры. Наряду с этим уточнен уровень и часть отраслей инфраструктуры, которые могут быть переданы в управление частному сектору;

прогнозные показатели экономического развития транспортной отрасли до 2030 года на основе регрессионного анализа степени влияния таких факторов, как рост ВВП и количества населения на развитие отрасли использованы в Министерстве транспорта Республики Узбекистан (справка №3/2323-2641 от 2 июля 2019 года Министерства транспорта Республики Узбекистан) и в деятельности Агентства по развитию государственно-частного партнёрства Республики Узбекистан (справка Агентства по развитию государственно-частного партнёрства Республики Узбекистан №08/09-28-32/60 от 3 января 2020 года) при разработке стратегии развития транспортной отрасли до 2035 года. В результате внедрения данного предложения достигнуто соответствие и совершенствование показателей развития государственно-частного партнерства в транспортной отрасли.

Апробация результатов исследования. Результаты данного исследования прошли обсуждение на 5 международных и 12 республиканских научно-практических конференциях.

Публикация результатов исследования. По теме диссертации опубликовано всего 27 научных работ, в том числе 1 монография, 1 брошюра, 7 статей в научных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан, 2 статьи в авторитетных зарубежных журналах, а также 14 публикаций в сборниках докладов международных и республиканских научно-практических конференций.

Структура и объём диссертации. Диссертация состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Объём диссертации составляет 149 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обоснована актуальность темы диссертации, определены цель и задачи, объект и предмет исследования, показано соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики, изложены научная новизна и практические результаты исследования, раскрыты научная и практическая значимость результатов исследования, приведена информация о внедрении научных результатов в практику, а также сведения о публикациях и структуре диссертации.

В первой главе диссертации под названием «Сущность производственной инфраструктуры и методологические аспекты её

исследования» проанализированы различные теории производственной инфраструктуры, раскрыты её экономическое содержание, структура и принципы функционирования, а также исследовано влияние производственной инфраструктуры на экономику и методологические вопросы оценки эффективности её функционирования.

Логический анализ определений понятия инфраструктуры, проведенный в диссертационной работе, показал наличие некоторых теоретических проблем. Например, имеющиеся определения ограничены выражением того или иного аспекта инфраструктуры, единого определения, включающего все её признаки и аспекты, отсутствует, понятие инфраструктура рассматривалось в общем, не выделяя при этом производственную инфраструктуру.

Производственная инфраструктура появилась на основе исторического и логического разделения основных и вспомогательных функций в трудовом процессе, а в последующем специализация отдельных видов деятельности положила основу для её функционирования как самостоятельного направления. Производственная инфраструктура обеспечивает единство всех фаз воспроизводства (производства, распределения, обмена и потребления) в экономической системе, её бесперебойной работы и стала одним из непосредственных и объективных условий для эффективного функционирования и развития экономической системы.

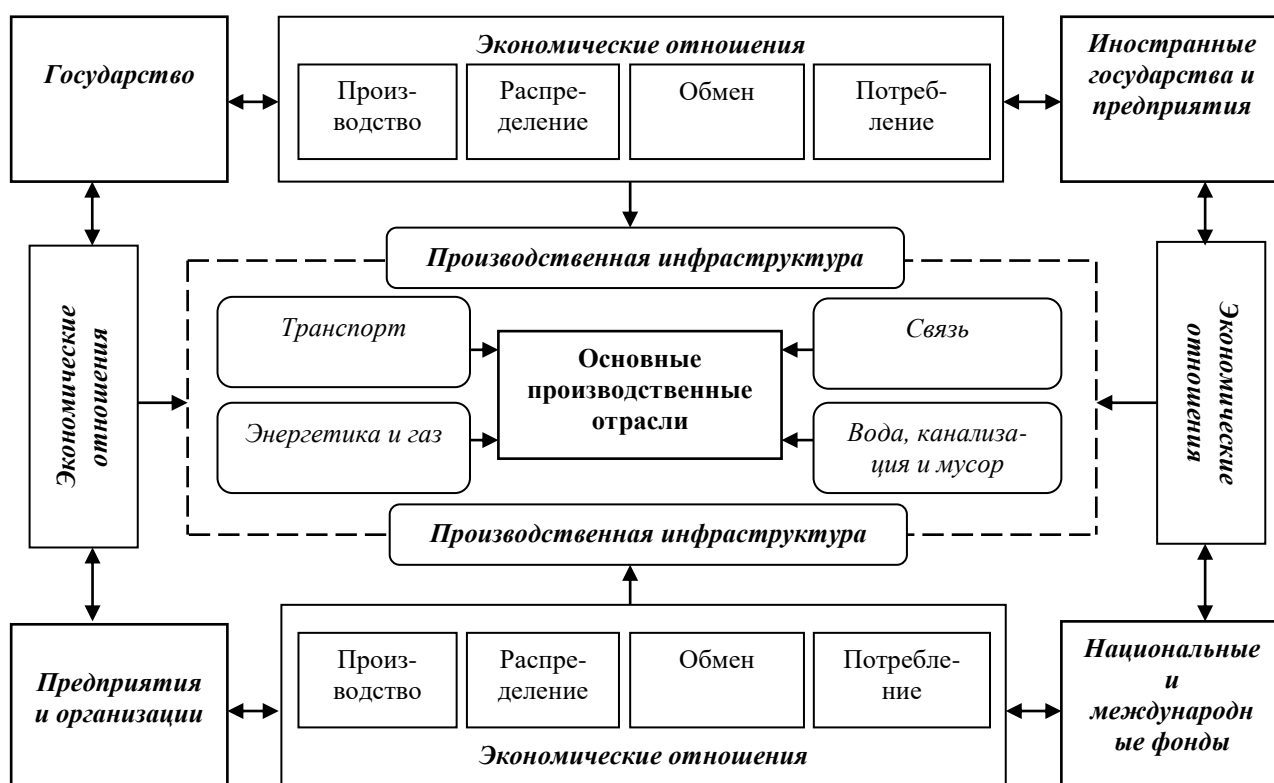


Рис. 1. Функционирование производственной инфраструктуры как системы экономических отношений⁶

Обобщив определения, приведённые в научной литературе, можно дать следующее определение производственной инфраструктуре:

⁶ Разработано автором.

«Производственная инфраструктура представляет собой комплекс объектов, создающих и обеспечивающих основные условия для эффективной и бесперебойной работы основных производственных сфер, отражая экономические отношения между отдельными лицами, субъектами (предприятиями и организациями) по поводу производства, обмена, распределения и потребления»⁷.

Систему экономических отношений между субъектами по поводу производства, распределения, обмена и потребления услуг производственной инфраструктуры можно изобразить следующим образом (рис. 1).

Проанализировав отличительные признаки и особенности производственной инфраструктуры, приведённые в различных источниках, в исследовательской работе они систематизированы следующим образом:

ввод в действие производственной инфраструктуры требует больших объёмов первоначальных затрат;

долгий период оборота капитала, вложенного в производственную инфраструктуру;

ограниченность импорта услуг производственной инфраструктуры;

косвенное влияние отраслей производственной инфраструктуры на экономику страны и региона;

межотраслевая роль услуг производственной инфраструктуры;

социальная значимость потребления услуг производственной инфраструктуры.

Особенности производственной инфраструктуры отличают её от других секторов экономики, что в условиях рыночной экономики требует отдельного исследования её функционирования и влияния на экономику.

Влияние развития и эффективного функционирования системы инфраструктуры на улучшение социально-экономических показателей страны можно наблюдать с различных сторон (рис. 2):

прямое воздействие - объём услуг, произведенных отраслями инфраструктуры, и их вклад в ВВП;

косвенное воздействие - увеличение объема продукции пользователей услуг отраслей инфраструктуры и их вклад в ВВП;

мультипликативное воздействие - характеризуется влиянием объектов инфраструктуры на качественные показатели экономики, приводит к установлению стабильных взаимосвязей между отраслями экономики, обеспечению их бесперебойной работы, заполнению пробелов в системе, формированию, развитию экономики как единой системы и в долгосрочной перспективе к стабильному экономическому росту в результате повышения эффективности и конкурентоспособности экономики.

Анализ существующих научных работ показывает наличие трёх видов подходов в методологии оценки эффективности производственной инфраструктуры: при помощи объёма оказанных услуг объектов производственной инфраструктуры; при помощи уровня обеспеченности

⁷ Разработано автором.

производителей инфраструктурными услугами и при помощи полученной выгоды потребителем услуг производственной инфраструктуры. Все эти подходы имеют определённые недостатки. В вышеупомянутых исследованиях не был использован комплексный подход к оценке эффективности производственной инфраструктуры.



Рис. 2. Влияние развития производственной инфраструктуры на производственные сферы и социально-экономическое развитие страны⁸

На наш взгляд, целесообразно использовать логарифмическую форму производственной функции Кобба-Дугласа для полного учёта всех аспектов влияния производственной инфраструктуры на экономику, но для учета мультипликативного эффекта необходимо добавить фактор времени:

$$\ln Q_t = \ln A + a \ln K_t + b \ln L_t + c \ln G_t + d \ln G_{t-1} + e \ln G_{t-2} + \dots \quad (1)^9$$

Здесь:

Q_t – объём производства в период t (ВВП);

K_t – объём частного капитала в период t ;

L_t – количество рабочей силы в период t ;

A – продуктивность валового фактора;

⁸ Разработано автором.

⁹ Разработано автором.

G_t, G_{t-1}, G_{t-2} и т.д. – объём капитала, вложенного в производственную инфраструктуру соответственно в первый, второй и более ранних периодах, то есть временные лаги;

c, d, e и т.д. – соответствующие коэффициенты влияния объёма капитала на объём производства в первый, второй и более ранних периодах.

Добавление в модель фактора времени (временного лага) даёт возможность исследования влияния инвестиций, вложенных в инфраструктуру в предыдущие периоды, на объём ВВП последующих периодов, с учётом мультипликативного воздействия.

Во второй главе диссертации под названием «Современное состояние и основные тенденции развития производственной инфраструктуры» исследованы тенденции развития составных частей производственной инфраструктуры в Узбекистане, их эффективность и проблемы их пропорциональности экономике.

Несмотря на то, что средний темп роста в 2010-2018 гг. производственной инфраструктуры в целом составляет 7,2%, средние темпы роста её составных частей сильно различаются. Если средний темп роста отрасли связи и информации, а также систем водоснабжения, канализации и сбора отходов в 2010-2018 гг. составили соответственно 23,6% и 16,0%, то аналогичные показатели таких отраслей, как транспорт, снабжение электричеством, газом и паром были 7,9% и 4,9% соответственно.

При анализе развития производственной инфраструктуры важно учитывать уровень обеспеченности ею экономики. По выводам Азиатского банка развития, существует тесная связь между уровнем обеспеченности инфраструктурными услугами и ВВП на душу населения, а не с ростом инфраструктурных услуг (рис. 3).

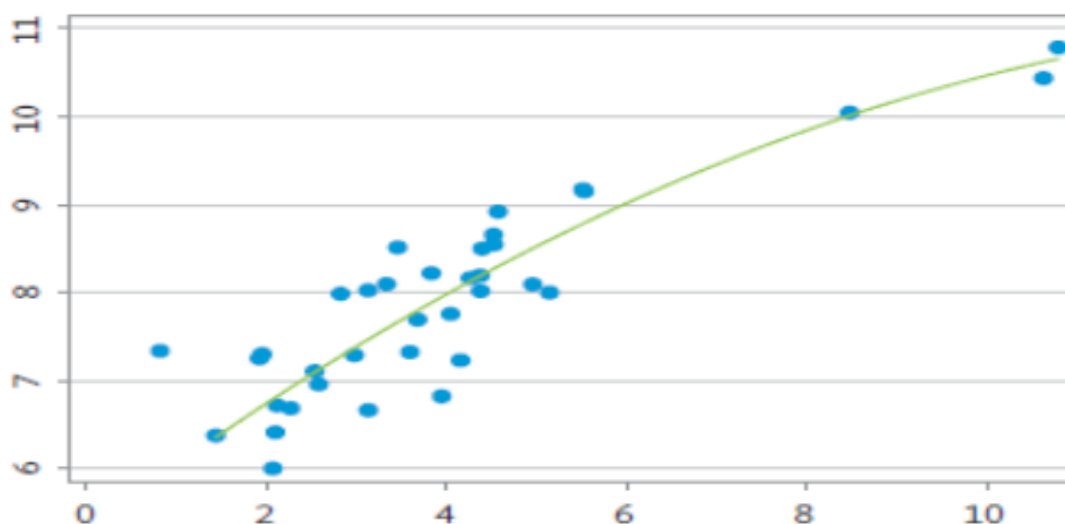


Рис. 3. Взаимосвязь между ВВП на душу населения и индексом развития инфраструктуры¹⁰

¹⁰ Asian Development Bank. Meeting Asia's infrastructure needs. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2017.

Обеспеченность инфраструктурой в Узбекистане ниже, чем в развитых и развивающихся странах мира. А обеспеченность некоторыми её видами ниже даже, чем в развивающихся странах Азии (таблица 1).

Таблица 1.

Уровень обеспеченности производственной инфраструктурой и её повышение в Узбекистане и в странах-членах АБР¹¹

| Виды инфраструктуры | Уровень обеспеченности инфраструктурой | | Темпы роста уровня обеспеченности инфраструктурой | | |
|--|--|------------------------------------|---|------------------------------------|-----|
| | в Узбекистане | в развивающихся странах-членах АБР | в Узбекистане | в развивающихся странах-членах АБР | |
| Автомобильные дороги (км, на каждые 1000 кв. км) | 212 | 510 | - | 4,8 | |
| Железные дороги (км, на каждые 1000 кв. км) | 10 | 8,2 | 1,4 | 0,6 | |
| Электроэнергия (кВт на душу населения) | 0,42 | 0,48 | -0,9 | 7,4 | |
| Среднее количество срывов в электроэнергии (в месяц) | 2,1 | 8,4 | - | - | |
| Количество абонентов мобильной связи (на тыс.чел.) | 701 | 864 | 55,4 | 22,1 | |
| Водоснабжение | город (%) | 99,5 | 96,6 | 0,1 | 0,2 |
| | село (%) | - | 89,7 | - | 1,2 |
| Канализация | город (%) | 99,3 | 76,1 | 0,2 | 0,8 |
| | село (%) | 99,4 | 51,9 | 0,9 | 2,1 |

Показатели эффективности развития производственной инфраструктуры также имеют тесную связь с качественными показателями экономики. Исследования показывают, что эффективность вложенных в производственную инфраструктуру инвестиций различается по отраслям (таблица 2).

Таблица 2.

Показатели инвестиционной эффективности составных частей производственной инфраструктуры¹²

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Информация и связь | 1,97 | 3,40 | 4,70 | 4,82 | 5,90 | 4,72 | 5,59 | 4,12 | 7,77 |
| Транспорт | 2,84 | 4,33 | 4,51 | 4,33 | 5,52 | 6,35 | 4,58 | 5,57 | 3,92 |
| Электричество, газ и пар | 2,36 | 1,63 | 1,37 | 0,80 | 0,98 | 4,00 | 3,92 | 2,13 | 0,66 |
| Водоснабжение, канализация, сбор мусора | 0,65 | 0,87 | 0,83 | 1,12 | 1,45 | 1,41 | 1,19 | 1,24 | 0,58 |
| Всего производственной инфраструктуры | 2,48 | 2,95 | 2,92 | 2,21 | 2,76 | 5,12 | 4,29 | 3,82 | 1,87 |

¹¹ Тот же источник.

¹² Расчитано автором на основе данных Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике.

Наличие таких различий связано, с одной стороны, с методологическими проблемами оценки эффективности, с другой стороны, с соответствием отдельно взятых инфраструктурных отраслей секторам экономики. На наш взгляд, обеспечение соответствия составных частей производственной инфраструктуры развитию отраслей национальной экономики имеет непосредственное влияние на их эффективность. Анализ показывает (таблица 3), что уровень пропорциональности составных частей производственной инфраструктуры к ВВП различен.

Таблица 3.

Показатели пропорциональности составных частей производственной инфраструктуры к росту ВВП¹³

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | В среднем |
|---|------|-------|-------|------|------|------|------|-------|------|-----------|
| Информация и связь | 4,18 | 5,32 | 3,20 | 2,80 | 3,84 | 2,15 | 2,40 | 4,77 | 3,11 | 3,53 |
| Транспорт | 1,34 | 1,61 | 1,27 | 1,05 | 0,64 | 0,58 | 1,28 | 2,22 | 0,89 | 1,21 |
| Электричество, газ и пар | 2,70 | -0,13 | -0,16 | 0,32 | 0,85 | 0,98 | 1,61 | -0,74 | 0,80 | 0,69 |
| Водоснабжение, канализация, сбор мусора | 2,70 | 2,07 | 1,10 | 1,07 | 4,88 | 1,05 | 2,02 | 3,94 | 3,85 | 2,52 |

Естественно, соотношение составных частей производственной инфраструктуры к росту ВВП не обязательно должно быть равным 1. Показатели пропорциональности исходят из отличительных особенностей отдельно взятых отраслей. Взаимосвязь составных частей производственной инфраструктуры и роста ВВП зависит также от уровня развития страны, качественных показателей роста ВВП. Такие выводы можно встретить в ряде зарубежных научных исследованиях¹⁴. В частности, в них учитываются такие факторы, как уровень экономического развития, доля промышленности и сельского хозяйства в экономике, степень обеспеченности инфраструктурой и уровень урбанизации.

Сравнения показателей стран со средним уровнем дохода и показателей пропорциональности между составными частями производственной инфраструктуры и роста ВВП в Узбекистане показывают, что между ними существует значительная разница (таблица 4).

Обеспечение внешней пропорциональности составных частей производственной инфраструктуры, то есть их соответствия экономике и её секторам, служит важным фактором улучшения показателей их производственной, инвестиционной эффективности и других показателей.

¹³ Расчитано автором на основе данных официального сайта (www.stat.uz) Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике.

¹⁴ Fernanda Ruiz-Nuñez Zichao Wei. Infrastructure Investment Demands in Emerging Markets and Developing Economies Policy Research Working Paper 7414. World Bank, 2015.

Модернизация экономики и в соответствии с ней эффективное развитие производственной инфраструктуры требуют на сегодняшний день обеспечения внутренней пропорциональности её составных частей. Это связано с тем, что между составляющими производственной инфраструктуры также существует тесная связь.

Таблица 4.

Оптимальный уровень пропорциональности составляющих производственной инфраструктуры к росту ВВП согласно Всемирному банку¹⁵

| | Электро-энергия, газ и пар | Связь | | Транспорт | | Водо-снабжение | Канали-зация и мусор | Всего по отраслям |
|------------------------------|----------------------------|------------|------------|----------------|------------------|----------------|----------------------|-------------------|
| | | Про-водная | Мобиль-ная | Автомо-бильный | Железно-дорожный | | | |
| В странах с низким доходом | 1,19 | 5,89 | 14,85 | 0,52 | 0,11 | 0,78 | 0,89 | 0,85 |
| В странах со средним доходом | 0,93 | 6,00 | 9,85 | 0,85 | 0,04 | 0,56 | 0,63 | 1,30 |
| В странах с высоким доходом | 0,41 | 1,33 | 1,11 | 0,59 | 0,00 | 0,15 | 0,15 | 0,52 |

При этом внутренняя структура производственной инфраструктуры в Узбекистане за 2010-2018 годы меняется (рис. 4).

Можно наблюдать увеличение доли отраслей информации и связи, а также транспорта в общем объёме производственной инфраструктуры и, наоборот, снижение доли отраслей обеспечения электричеством, газом, паром, а также водоснабжения, канализации и сбора мусора.



Рис. 4. Динамика структуры производственной инфраструктуры Узбекистана (%)¹⁶

По данным Азиатского банка развития (АБР), существует оптимальный уровень внутренней структуры инвестиций, вложенных в производственную инфраструктуру, для удовлетворения спроса на инфраструктурные услуги в

¹⁵ Тот же источник.

¹⁶ Расчитано автором на основе данных официального сайта (www.stat.uz) Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике.

Центральной Азии до 2030 года (таблица 5). Согласно этим данным, для удовлетворения растущего спроса экономики и других инфраструктурных отраслей в услугах отрасли информации и связи направление 51,8% от всех инвестиций, вложенных в развитие инфраструктуры, обеспечит эффективное функционирование экономики и других отраслей инфраструктуры. Сравнение данных оптимальных показателей со структурой инвестиций в Узбекистане на 2010-2018 годы и ожидаемыми показателями, приведёнными в государственных программах, показывает, что между ними существуют различия. В частности, мы можем наблюдать, что доля инвестиций в отрасли информации и связи, а также в обеспечение электричеством, газом и паром ниже, а доля транспортной отрасли выше оптимального уровня указанного АБР.

Таблица 5.

Сравнительный анализ внутренней пропорциональности инвестиций к производственной инфраструктуре¹⁷

| Отрасли инфраструктуры | Оптимальная структура инвестиций в 2016-2030 годах по расчётам АБР | Структура инвестиций в Узбекистане в 2010-2018 годах | Прогнозируемая структура инвестиций в 2017-2030 годы по государственным программам |
|--|--|--|--|
| Информация и связь | 51,8 | 42,4 | 38,5 |
| Транспорт | 34,6 | 42,5 | 54,0 |
| Обеспечение электричеством, газом, паром | 10,1 | 9,8 | 4,1 |
| Водоснабжение, канализация, сбор мусора | 3,5 | 5,3 | 3,4 |

Оптимальное распределение инвестиций между отраслями производственной инфраструктуры даст возможность повысить их эффективность как единой системы, предотвращая такие насущные проблемы, как дефицит или перепроизводство инфраструктурных услуг в экономике, улучшая качественные показатели развития инфраструктуры.

Кроме того, обеспечение её пропорциональности с экономикой тесно связано с процессами модернизации экономики. В современных условиях переход на инновационное развитие экономики обуславливает необходимость её модернизации и диверсификации. На сегодняшний день, необходимо модернизировать и саму производственную инфраструктуру, как важное условие социально-экономического развития страны.

Производственная инфраструктура является одной из сфер, требующих больших объёмов капитальных вложений, при этом формирование и распределение инвестиционных ресурсов является уникальным. В частности,

¹⁷ Расчитано автором на основе данных Азиатского банка развития и Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике.

во всех рассмотренных инфраструктурных отраслях рыночный механизм функционирует не полностью, в их деятельности доля и участие государства играет основную роль. В результате инвестиционные ресурсы формируются и вкладываются в основном за счёт государственных средств.

Кроме того, цены в этих отраслях также контролируются со стороны государства. Поэтому цены в некоторых сферах, таких как грузовые перевозки и интернет-услуги, установлены выше, чем в других странах, а в других отраслях, например, в электроэнергетике, цены установлены ниже. Эти проблемы бросаются в глаза при развитии инфраструктурных отраслей. В отраслях, где цены установлены ниже, возникают проблемы с недостатком внутренних инвестиций для развития предприятий, ограниченность государственных средств в их финансировании.

Непропорциональное развитие отраслей производственной инфраструктуры негативно влияет на нормальное функционирование экономики в целом. Проблемы эффективности и пропорциональности в отраслях производственной инфраструктуры частично связаны с отличительными особенностями на уровне каждой отрасли.

Например, в экономике можно наблюдать снижение грузооборота. Анализ показывает, что изменения физического объема грузооборота за 2010-2018 годы непосредственно связаны с ростом транспортных цен и изменением протяженности транспортных дорог. Если в 2010-2018 годах индекс цен на грузоперевозки вырос в 7,14 раз, за тот же период индекс промышленных цен увеличился в 4,9 раз, а индекс потребительских цен - в 3,51 раза¹⁸. Высокий уровень цен также зависит частично от эффективности логистики. Согласно Индексу эффективности логистики Всемирного банка (Logistics Performance Index – LPI), индекс эффективности логистики Узбекистана снизился по сравнению с 2010 годом и находится на 99-м месте среди 160 стран мира¹⁹. В конечном итоге это приводит к увеличению транспортных расходов в себестоимости конечного продукта.

В последние годы роль отрасли информации и связи в нашей экономике заметно выросла, а в её структуре наблюдаются серьёзные изменения. Доля интернет-услуг в отрасли информации и связи увеличилась с 5,4% в 2010 году до 22,9% в 2018 году, тогда как в 2000 году их доля составляла всего лишь 0,1%. Объём оказанных интернет-услуг увеличился в 4,2 раза по сравнению с 2010 годом и в 229 раз по сравнению с 2000 годом. Тем не менее, удельный вес данной отрасли в ВВП страны в 2018 году составил 1,9%. Данный показатель в Республике Корея составляет 11,8%, в США - 6,8%, в Швеции - 7%, в Японии - 5,5%, в Китае и Индии - 4,7%²⁰. Результаты анализа показали, что по сравнению со странами СНГ доля пользователей стационарным телефоном в Узбекистане ниже в 1,8 раз, количество пользователей Интернета - 1,39 раз, скорость

¹⁸ Официальный сайт Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике (www.stat.uz).

¹⁹ Официальный сайт Всемирного банка, посвященный Индексу эффективности логистики: <https://lpi.worldbank.org/international/global>

²⁰ Отчёт “Measuring International Society Report” Международного союза телекоммуникаций, ITU 2017, Женева, Швейцария.

Интернета – в 10,4 раз, а доля пользователей широкополосного Интернета - 1,73 раза²¹. Развитие сети Интернет оказывает значительное влияние на эффективность производства и развитие экономики в целом. По данным Международного союза телекоммуникаций, существует тесная корреляционная связь между показателями развития сети Интернет и ВВП на душу населения²².

В частности, в соответствии с Указом Президента от 8 января 2019 года №УП-5614 «О дополнительных мерах по обеспечению дальнейшего развития экономики и повышению эффективности экономической политики» планируется разработать концепцию «Цифровой Узбекистан - 2030», которая предусматривает развитие сферы ИКТ. Как известно, одним из основных условий перехода к цифровой экономике является развитие коммуникационной и информационной инфраструктуры. Без развития данной инфраструктуры возможность цифровизации экономики и использования большинства форм инноваций ограничена.

В структуре производственной инфраструктуры отраслью, оказывающей заметное влияние на экономику страны, является энергетическая отрасль. Из выработанных в 2018 году 62,8 млрд. кВт/часов 24,1% были использованы населением, 40,6% - в промышленном секторе, 20,7% - в сельском хозяйстве, 11,5% - в коммунальном хозяйстве, 2,6% - в транспортной отрасли и 0,6% - в строительстве²³. Нормальное функционирование и развитие данной отрасли оказывает значительное влияние на всю экономику. Однако, 84 процента существующих тепловых электростанций (ТЭС) были введены в эксплуатацию 50 лет назад. Это является причиной уменьшения объёмов производства и увеличения расходов топлива. Сравнительный расход топлива на тепловых электростанциях равен условно 353,14 г/кВтч, что составляет всего лишь 33,4% коэффициента полезного действия энергоблоков. Кроме того, из существующих линий электропередач протяженностью 254,8 тысяч километров 62,4 процента имеют срок службы более 30 лет. В результате, 20% всей произведенной электроэнергии теряется в сетях электропередач, не доходя до потребителей.

В третьей главе диссертации под названием «**Основные направления эффективного развития производственной инфраструктуры**» исследованы вопросы совершенствования государственных стратегий и программ за счёт повышения пропорциональности составных частей производственной инфраструктуры, совершенствования производственной инфраструктуры на основе регрессионной модели и модернизации, а также разработаны основные направления внедрения рыночных механизмов для обеспечения эффективной деятельности производственной инфраструктуры.

В последние годы со стороны государства разработаны конкретные программы развития каждой отрасли производственной инфраструктуры, в которых приведены прогнозные показатели (таблица 6). Следует отметить, что

²¹ Тот же источник.

²² Тот же источник.

²³ Официальный сайт АО «Узбекэнерго»: <http://www.uzbekenergo.uz/uz/activities/indicators/>

прогнозные показатели в этих программах рассчитаны в основном исходя из производственных возможностей, то есть с точки зрения предложения, однако величина спроса во многих случаях не учитывалась.

Таблица 6.

**Прогнозные показатели развития производственной инфраструктуры
согласно государственным программам²⁴**

| | Объём инвестиций в 2017-2021 годы (в экв. млн. долл. США) | Планируемый рост согласно программам (по отношению к прошлому году, %): | | | | |
|---|---|--|-------|-------|-------|-------|
| | | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Транспортные услуги | 4221,1 | 107,5 | 108,2 | 108,9 | 109,4 | 108,2 |
| Услуги отрасли ИКТ | 317,8 | 121,8 | 123,8 | 125,9 | 127,8 | 123,8 |
| Рост мощности производства электроэнергии | 3005,0 | 102,9 | 104,0 | 107,6 | 118,3 | 127,0 |
| Водоснабжение, санитария и санитарная очистка | 267,7 | 113,5 | 119,8 | 110,6 | 110,6 | 110,5 |

В диссертационной работе, на примере транспортной отрасли, величина спроса на грузоперевозки изучена с помощью влияющих на неё основных факторов. При этом использован регрессионный анализ, в результате влияние роста реального объёма ВВП и роста количества населения на объём грузооборота имеет вид следующей линейной функциональной зависимости:

$$Yuk_ayl_t = b * YAIM_t + c * ah_soni_t + \varepsilon_t \quad (2)^{25}$$

Здесь:

Yuk_ayl_t – грузооборот в год t ;

$YAIM_t$ – темп роста ВВП в процентах в год t ;

ah_soni_t – количество населения в год t ;

ε_t - переменная, которая представляет все другие факторы, не включенные в функциональную зависимость или ошибочность.

Анализ проведён при помощи эконометрической программы GRETЛ, согласно которой коэффициенты влияния объёма ВВП и количества населения на объём грузооборота составляют 4,77 и 1,4 соответственно²⁶.

На основе этих рассчитанных коэффициентов с помощью программного обеспечения GRETЛ проведён прогноз изменения объёма грузооборота транспорта (рис. 5). Согласно нашим расчётам, при росте ВВП в среднем на 6% и росте населения в среднем на 1,5% объём грузооборота в нашей стране будет увеличиваться и к 2030 году достигнет показателя 84,4 млрд. тонн/км. Необходимо отметить, что на рисунке обозначен интервал вероятности в 95%. Это показывает наличие вероятности изменения объёма грузооборота в 2030 году от минимального 73,6 млрд. тонн/км до максимального 95,3 млрд.

²⁴ Разработано автором на основе прогнозных показателей государственных программ.

²⁵ Разработано автором.

²⁶ Разработано автором с помощью программного продукта GRETЛ.

тонн/км. Сравнение этих показателей с реальными темпами роста аналогичных данных, приведённых в государственных программах, показывает, что между ними существует большая разница.

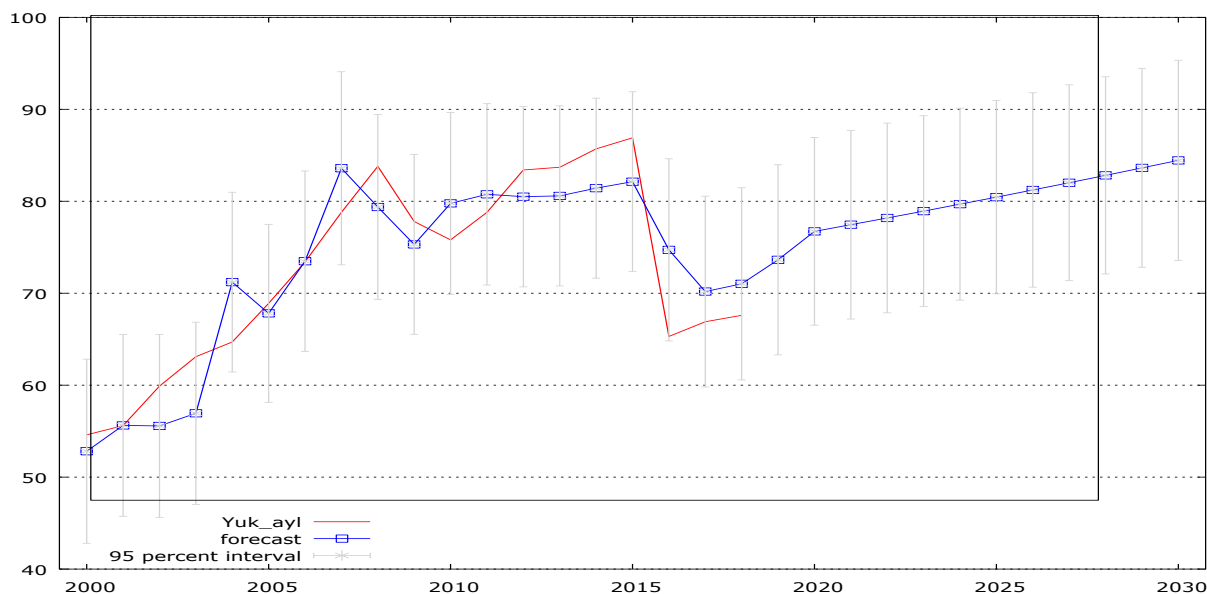


Рис. 5. Реальные и прогнозные показатели грузооборота²⁷

Особенности и проблемы в развитии отраслей инфраструктуры требуют традиционного сохранения их в управлении государства, ограничивая участие частной собственности. Это, в свою очередь, оказывает существенное негативное влияние, как на развитие данной отрасли, так и на развитие экономики в целом.

Необходимо отметить, что быстрый уход государства из определённых инфраструктурных отраслей также может иметь значительные негативные последствия. «В своё время Казахстан, Молдова и Украина пошли по этому пути. В ходе реформ цены на электроэнергию в этих странах выросли в 3,5-8 раз, что привело к банкротству металлургических комбинатов и других энергоёмких предприятий»²⁸. Соответственно, по нашему мнению, в условиях развития и дальнейшего углубления рыночных отношений государство должно выходить из сферы инфраструктуры поэтапно, после развития конкретных рыночных рычагов регулирования и стимулирования со стороны государства.

На сегодняшний день, в нашей стране во многих отраслях инфраструктуры доля государства остается всё еще высокой. Предприятия в составе ГАК «Узавтойул» являются основными предприятиями, оказывающими услуги в сфере дорожного строительства (в регионах и районах республики). Ремонт улиц в городах и других населённых пунктах местного (районного, городского) значения осуществляется в основном региональными и районными подразделениями ГАК «Узавтойул».

В энергетической отрасли АО «Узбекэнерго» и унитарное предприятие «Узэлектротармок» считаются единовластвующими, они обеспечивают

²⁷ Разработано автором с помощью программного продукта GRETЛ.

²⁸ Володин В. Не тушите свет.// Труд, 22 октября 2002 г., №190 (24148).

основную часть электроэнергии. А в нашей стране до сих пор не решена проблема с принятием электроэнергии, произведённой частными предприятиями в энергосистему. Для сравнения, в Турции до 60% электроэнергии, в Республике Корея - 20% электроэнергии производится частными предприятиями.

В отрасли телекоммуникаций наблюдается увеличение доли государства. Недавний переход одного из крупнейших национальных мобильных операторов в Узбекистане компании “UCCELL” в ведение государства является тому подтверждением.

Мировой опыт показывает эффективность перевода некоторых отраслей полностью в частный сектор. Одним из основных и первичных условий функционирования частного сектора в отраслях инфраструктуры является максимальное применение рыночных принципов в ценообразовании. На наш взгляд, в условиях модернизации экономики применение рыночных принципов в этих отраслях наряду с расширением участия частного сектора создаст следующие возможности:

- формирование конкурентной среды в отрасли, что приводит к совершенствованию ценообразования на рынке инфраструктурных услуг;

- повышение эффективности деятельности производственной инфраструктуры;

- создание возможности более полного использования экономического потенциала в национальной экономике;

- стимулирование улучшения качественных показателей и т. д.

Однако полное внедрение рыночных механизмов в ценообразование становится затруднительным из-за социального характера потребления услуг отраслей инфраструктуры. В таких условиях изучение государством рыночной конъюнктуры и установление цен ближе к рыночным ценам приведёт к более пропорциональному развитию отрасли.

В объектах производственной инфраструктуры, в которых не могут быть внедрены свободные рыночные цены или они не могут быть переданы частному сектору, можно эффективно организовать различные формы и уровни сотрудничества между государственным и частным секторами. В западной экономической науке появился специальный термин, описывающий новую для производственной инфраструктуры систему отношений государственного и частного капитала, называющийся “Public-Private-Partnership”, то есть «государственно-частное партнёрство».

В связи с этим, при формировании и развитии производственной инфраструктуры считается важным чётко определить ту часть и виды инфраструктуры, которые можно передать от государства частному сектору. Потому что, как упоминалось ранее, большинство объектов производственной инфраструктуры являются социально значимыми, и только некоторые объекты инфраструктуры могут эффективно функционировать в частном секторе. Это приносит определённую выгоду для общества. В частности:

- повышение качества услуг производственной инфраструктуры;

экономия государственных финансовых ресурсов, направленных на обеспечение производственной инфраструктуры, функционирование её определённой части за счёт частных финансовых средств;

рост устойчивости коммерческой деятельности и увеличение доходов;

повышение заинтересованности в создании новых рабочих мест и т. д.

Данную ситуацию можно проиллюстрировать следующим теоретическим графиком (рис. 6).

В случае, когда производственная инфраструктура на 100% принадлежит государству, с одной стороны, прибыль от использования этих услуг имеет тенденцию к снижению, а в некоторых случаях прибыли вообще может и не быть. На границе государственно-частного партнерства этот показатель меняется в лучшую сторону, а когда производственная инфраструктура на 100% переходит к частному сектору, доход стремится к своему самому максимальному уровню.

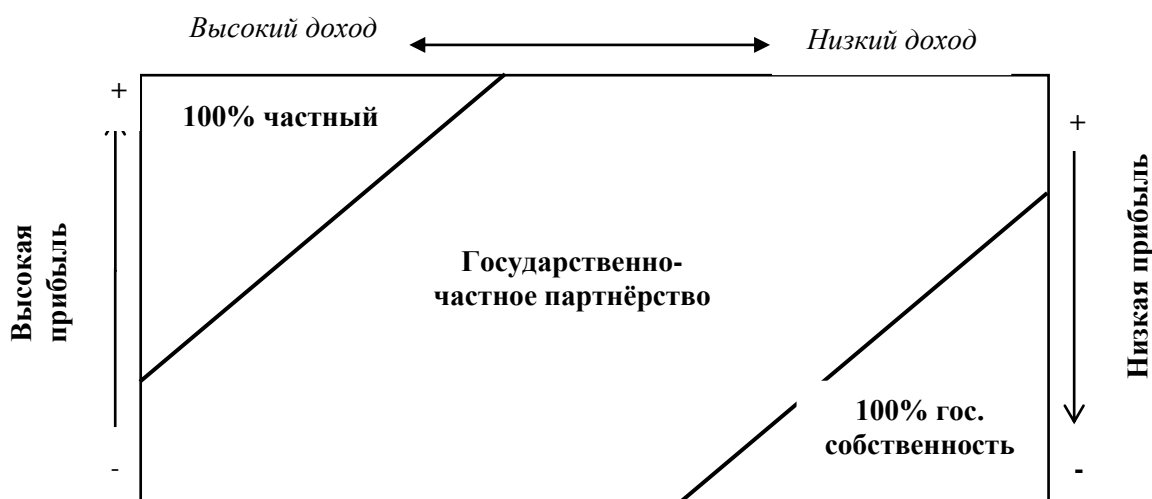


Рис. 6. Тенденция изменения уровня прибыльности реализуемых инфраструктурных проектов в зависимости от формы собственности²⁹

Кроме того, в настоящее время в мировой практике развиваются другие формы расширения участия частного сектора в отраслях инфраструктуры. Когда не имеется возможность передать отрасли инфраструктуры полностью частному сектору, могут быть переданы её определённая часть или виды деятельности. Деятельность по организации и функционированию отраслей инфраструктуры можно разделить на несколько уровней: финансирование, производство, доставка, сбор денег и другие. Оставив некоторые из этих видов деятельности в руках государства, другие виды деятельности могут быть полностью переданы в распоряжение частного сектора. Например, оставить производство электроэнергии в руках государства, а её доставку до потребителей и работу с потребителями передать в распоряжение частного сектора.

²⁹ Разработано автором на основе данных из [http://www.eria.org/research/images/pdf/PDF% 20No 1-1/No.1-1-part1-6.INFRASTRUCTURE.pdf](http://www.eria.org/research/images/pdf/PDF%20No%201-1/No.1-1-part1-6.INFRASTRUCTURE.pdf)

Ещё одним из направлений является передача осуществления финансирования частному сектору при сохранении отраслей производственной инфраструктуры в собственность государства.

В нашей стране практически отсутствует практика финансирования инфраструктурных проектов путём выпуска государственных облигаций. Успешное недавнее размещение еврооблигаций Узбекистана на Лондонской фондовой бирже на сумму 1 млрд. долларов США открыло новое направление для выпуска специальных облигаций для крупных проектов в отраслях инфраструктуры и их размещения на мировых финансовых рынках.

В отраслях инфраструктуры цены устанавливаются государством чаще всего ниже их фактической стоимости, только лишь на уровне возмещения затрат. В развитых странах в определении реальной стоимости многих проектов используют “shadow prices”, то есть практику вторичных цен. При этом в определении экономической целесообразности инфраструктурных проектов рентабельность проектов рассчитывается не на основе установленных государством текущих «социальных цен», а на основе стоимости заменяющей в альтернативных условиях аналогичной услуги по «вторичным ценам». Например, при определении целесообразности строительства крупной железной дороги за уровень цен берётся не стоимость железнодорожных перевозок, а стоимость перевозки этих грузов альтернативой, например, автомобильным транспортом. Только тогда можно определить реальную эффективность железнодорожных перевозок.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Производственная инфраструктура появилась на основе исторического и логического разделения основных и вспомогательных функций в трудовом процессе, а в последующем специализация отдельных видов деятельности положила основу для её функционирования как самостоятельного направления. Предложено следующее определение производственной инфраструктуры: «Производственная инфраструктура представляет собой комплекс объектов, создающих и обеспечивающих основные условия для эффективной и бесперебойной работы основных производственных сфер, отражая экономические отношения между отдельными лицами, субъектами (предприятиями и организациями) по поводу производства, обмена, распределения и потребления».

2. Исследования показывают, что в отраслях производственной инфраструктуры рыночные механизмы работают не полностью, а участие частного капитала ограничено. Причиной этому также являются особенности производственной инфраструктуры, такие как необходимость большого объёма первоначального капитала, долгий период его оборота, социальная значимость и ограниченность импорта услуг отраслей производственной инфраструктуры.

3. Влияние производственной инфраструктуры на обеспечение социально-экономического развития отражается в её взаимодействии со следующими факторами: повышение эффективности производства; снижение

производственных издержек; рост инвестиций в экономику; усиление взаимосвязей между отраслями экономики; обеспечение бесперебойности производства; уровень занятости экономических ресурсов в национальной экономике; широкое внедрение научно-технических достижений в производство; обеспечение пропорционального развития экономики; повышение конкурентоспособности экономики; обеспечение устойчивого экономического роста.

4. Влияние развития и эффективного функционирования системы инфраструктуры на улучшение социально-экономических показателей страны можно наблюдать в различных направлениях: прямое воздействие - объём услуг, произведённых отраслями инфраструктуры, и их вклад в ВВП; косвенное воздействие - увеличение объёма продукции пользователей услуг, созданных отраслями инфраструктуры, и их вклад в ВВП; мультипликативное воздействие - характеризуется влиянием объектов инфраструктуры на качественные показатели экономики, приводит к установлению стабильных взаимосвязей между отраслями экономики, обеспечению их бесперебойной работы, заполнению пробелов в системе, формированию, развитию экономики как единой системы и в долгосрочной перспективе к стабильному экономическому росту в результате повышения эффективности и конкурентоспособности экономики.

5. При определении методологической базы для оценки эффективности функционирования производственной инфраструктуры целесообразно соблюдать следующие основные принципы: при оценке эффективности функционирования производственной инфраструктуры обратить внимание на её отличительные особенности; при оценке эффективности функционирования производственной инфраструктуры учитывать её прямое, косвенное и мультипликативное воздействие на экономику; при оценке эффективности формирования и функционирования производственной инфраструктуры исходить из основных приоритетных целей и для долгосрочного влияния учесть фактор времени и т.д.

6. Анализ валовой добавленной стоимости в отраслях производственной инфраструктуры нашей страны, а также стоимости основных фондов, инвестиций в основной капитал, объёма платных услуг, среднегодовой численности работников, основных показателей отраслей инфраструктуры, сравнительных показателей с уровнем цен других стран показал, что наряду с общими и частными проблемами отраслей инфраструктуры имеются также неиспользованные возможности.

7. Путём обеспечения соответствия составных частей производственной инфраструктуры секторам экономики и взаимной пропорциональности между ними можно повысить их эффективность. В формировании среднесрочных и долгосрочных государственных программ можно использовать эти пропорции.

8. В условиях модернизации экономики отказ от традиционного государственного контроля в развитии производственной инфраструктуры, применение современных рыночных принципов создаст конкурентную среду в данной сфере, приведёт к либерализации ценообразования на рынке

инфраструктурных услуг, повысит эффективность деятельности производственной инфраструктуры, предоставит возможность более полного использования экономического потенциала национальной экономики и стимулирует улучшение качественных показателей.

9. При модернизации и развитии системы производственной инфраструктуры необходимо учитывать следующие основные направления:

уменьшение участия государства в отраслях инфраструктуры и, наоборот, расширение участия частного сектора. При этом снижение доли участия государства в отраслях инфраструктуры необходимо осуществлять поэтапно;

в качестве первостепенного условия расширения участия частного сектора необходимо применение в ценообразовании принципов свободного рынка;

в целях обеспечения эффективной и полноценной организации деятельности частного сектора внедрение механизмов их стимулирования;

развитие различных форм государственно-частного партнёрства в случаях, когда отсутствуют возможности применения рыночных принципов в ценообразовании;

в сфере инфраструктурных услуг определение видов деятельности, которые можно передать в распоряжение частного сектора и развитие правовых основ для их функционирования. При этом государство должно исходить из особенностей каждой отрасли;

рациональное применение различных форм привлечения средств частного сектора в финансировании проектов в отраслях инфраструктуры. При этом внедрение практики выпуска национальных и еврооблигаций для крупных инфраструктурных проектов в Узбекистане, а также разработка механизмов для их развития;

при отборе проектов для финансирования развитие методологических основ для анализа целесообразности реализации проектов производственной инфраструктуры. При этом необходимо применение методов, которые позволяют определить прямое, косвенное и мультипликативное воздействие отраслей производственной инфраструктуры на экономику, а также учитывают реальную стоимость их услуг.

**SCIENTIFIC COUNCIL No 03/30.12.2019.I.01.11
ON AWARD OF SCIENTIFIC DEGREES
AT NATIONAL UNIVERSITY OF UZBEKISTAN**

TASHKENT FINANCIAL INSTITUTE

SHADMANOV SHUKHRAT SHERKULOVICH

**IMPROVING THEORETICAL FOUNDATIONS OF PROPORTIONAL OF
DEVELOPMENT OF PRODUCTION INFRASTRUCTURE IN CONDITIONS
MODERNIZATION OF ECONOMY**

08.00.01 - The theory of economics

ABSTRACT
of dissertation of philosophy doctor (PhD) on economic sciences

Tashkent – 2020

The theme of doctoral dissertation (DSc) was registered by 28.04.2016/B2016.2.I670 at the Supreme Attestation Commission at the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan.

The dissertation has been prepared at Tashkent Financial Institute.

The abstract of dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian, and English (synopsis)) on the website (www.nuu.uz) and on the website «Ziyonet» informational educational portal www.ziyonet.uz.

Scientific consultant:

Vakhobov Alisher Vasikovich

Doctor of economic sciences, professor

Official Opponents:

Abulqosimov Khasan Pirnazarovich

Doctor of economic sciences, professor

Haqberdiyev Kakhramon Kakharovich

Candidate of economic sciences, docent

Leading Organization:

Tashkent State Institute of Oriental studies

The defense of the dissertation will take place on _____ «__», 2020 at ___ at the meeting of Scientific council 03/30.12.2019.I.01.11 at National University of Uzbekistan. Address: 100174, Tashkent city, Universitet str., №4. Tel. (71) 227-12-24), fax: (71) 246-02-24), e-mail: rektor@nuu.uz.

The dissertation (DSc) can be reviewed in the Information resource center of the National University of Uzbekistan (registered under number _____ Address: 100000, Tashkent city, Universitet street, №4. Tel. (71) 227-12-24), fax: (71) 246-02-24), e-mail: rektor@nuu.uz.

The abstract of dissertation sent out on «__» _____ 2020.

(mailing report № _____ on «__» _____ 2020)

Sh.G. Yuldashev

Chairman of the Scientific council for awarding scientific degrees, doctor of Economics, Professor

Q.Q. Mambetjanov

Scientific secretary of the Scientific council for awarding scientific degrees, doctor of Economics

A.V. Vakhobov

Chairman of the scientific Seminar under the Scientific council for awarding scientific degrees, doctor of Economics, Professor

INTRODUCTION

The aim of the research work is to develop scientific proposals and practical recommendations on improving theoretical foundations of efficient, proportional development of the production infrastructure, as well as the main directions and mechanisms of its functioning in the context of economic modernization.

The object of the research work is the development process of production infrastructure in Uzbekistan.

The scientific novelty of the research work:

the possibility of improving the efficiency of production infrastructure in the national economy by ensuring conformity of infrastructure services to the sectors of the economy and mutual proportionality between the components of the production infrastructure is substantiated;

the impact of development of production infrastructure and proportionality of its components directly on the economy, on the processes of its modernization, indirectly on strengthening the ties between the sectors of the economy, ensuring their continuous operations, as well as overall efficiency is theoretically estimated;

the possibility of mitigating some of the negative trends associated with pricing, attracting investments, increasing the volume and efficiency of production in the industry by ensuring the optimal level of public and private participation in the production infrastructure sectors is justified;

based on a regression analysis of the degree of influence of such factors as GDP growth and the number of people on the development of the transport industry forecast indicators of the economic development of the sector were developed until 2030.

Implementation of the research results:

In the developing production infrastructure in the context of economic modernization:

the proposal on possibility to improve the efficiency of production infrastructure in the national economy by ensuring conformity of infrastructure services to the sectors of the economy and mutual proportionality between the components of the production infrastructure was used in activity of Public-private partnership development agency (certificate No. 08/09-28-32/60 of January 3, 2020 of the Public-private partnership development agency) and Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan (certificate No. 3/2323-2641 of July 2, 2019 of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan) in preparing transport industry development strategy until 2035. As a result, the future direction of increasing the proportionality of energy, transport, water other sectors of infrastructure are determined and organizational and it become possible to divide operating activities of different sectors into several parts and levels, like financing, production, delivery, working with customers, and to precisely determine the types and parts that can be transferred to the private sector;

the proposal on theoretical assessment of the impact of development of production infrastructure and the level of proportionality of its components directly on the economy, on the processes of its modernization, indirectly on strengthening

epy ties between sectors of the economy, ensuring their continuous operation, as well as overall efficiency was used in Public-private partnership development agency (certificate No. 08/09-28-32/60 of January 3, 2020 of the Public-private partnership development agency) and Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan (certificate No. 3/2323-2641 of July 2, 2019 of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan). As a result, more accurate and complete assessment of the impact of infrastructure projects on the economy and their economic feasibility was achieved

suggestions on improving some negative trends related to pricing, attracting investments, increasing production volumes and efficiency in the industry by ensuring the optimal level of public and private participation in the manufacturing infrastructure sectors were used in Public-private partnership development agency (certificate No. 08/09-28-32/60 of January 3, 2020 of the Public-private partnership development agency) and Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan (certificate No. 3/2323-2641 of July 2, 2019 of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan) in developing the transport industry development strategy until 2035. As a result, types and parts of infrastructure sectors that can be transferred to the private sector are clarified;

forecast indicators of the economic development of the transport industry until 2030 based on a regression analysis of the degree of influence of factors such as GDP growth and the number of people on the development of the transport industry were used in Public-private partnership development agency (certificate No. 08/09-28-32/60 of January 3, 2020 of the Public-private partnership development agency) and Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan (certificate No. 3/2323-2641 of July 2, 2019 of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan). As a result, the conformity and perfection of the development indicators of the public-private partnership in transport sector is achieved.

The structure and volume of dissertation. The dissertation consists of introduction, three chapters, conclusion, list of used literature and appendices. The volume of the dissertation is 149 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (I часть; I part)

1. Шадманов Ш.Ш. Иқтисодиётни модернизациялаш шароитида ишлаб чиқариш инфратузилмасини мутаносиб ривожлантиришнинг назарий асослари. - Монография. “Next media group”. – Тошкент 2017 йил.
2. Шадманов Ш.Ш. Ишлаб чиқариш инфратузилмаси ва унинг самарадорлигини баҳолаш муаммолари. // Ж. Молия. –Тошкент, 2016. Б.5-12.
3. Shadmanov Sh. Infrastructure and economic growth. // International journal of Economics, Commerce and Research. Vol. 5. Issue 1 Jan-Feb 2015, P 9-16.
4. Шадманов Ш.Ш. К вопросу о формировании методологии оценки эффективности развития производственной инфраструктуры. // Ж. Наука и практика. №4 (16) 2014г. Россия. с. 78-86.
5. Шадманов Ш.Ш. Ишлаб чиқариш инфратузилмасининг мазмуни ва иқтисодий тараққиётни таъминлашдаги роли. // Ж. Бизнес эксперт. –Тошкент. 2013, № 12. –Б.41-45.
6. Шадманов Ш.Ш. Ишлаб чиқариш инфратузилмасининг ривожланиши. // Ж. Ўзбекистон қишлоқ хўжалиги. – Тошкент, 2012, №2. – Б.37-37.
7. Шадманов Ш.Ш. Ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантириш-иқтисодиётни тараққий эттиришнинг муҳим устивор вазифасидир. // Ж. Иқтисод ва молия. – Тошкент, 2012, №2. – Б.16-17.
8. Шадманов Ш.Ш. Ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантиришнинг барқарор иқтисодий ўсиш суръатларига эришишдаги роли. // Ж. Иқтисодиёт ва таълим. – Тошкент, 2012, №1. – Б.30-31.
9. Шадманов Ш.Ш. Ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантиришнинг хорижий мамлакатлар тажрибалари. // Ж. Иқтисодиёт ва таълим. – Тошкент 2013, №2. – Б.103-107
10. Шадманов Ш.Ш. Ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантиришни давлат томонидан қўллаб-қувватлашда дастурий ёндошувлар. // Ж. Иқтисод ва молия. – Тошкент, 2013, № 4. –Б. 47-50.
11. Шадманов Ш.Ш. Иқтисодиётни кенг қамровли модернизациялаш билан ишлаб чиқариш инфратузилмаси ривожланишининг ўзаро боғлиқлиги ва уларнинг бир-бирига таъсири. // Ж. Иқтисодиёт ва таълим. – Тошкент, 2013, №6. –Б. 7-12.
12. Шадманов Ш.Ш. Ўзбекистонда ишлаб чиқариш ва унинг инфратузилмасини мутаносиб ривожлантириш чоралари. // Ж. Иқтисод ва молия. –Тошкент, 2014, №1. –Б.33-39.
13. Шадманов Ш.Ш. Эркин индустриал иқтисодий зоналарни ривожлантиришда ишлаб чиқариш инфратузилмасининг роли. // Ж. Агро-илм. – Тошкент. 2014, №1. –Б.81-83.

II бўлим (II часть; II part)

1. Шадманов Ш.Ш., Рўзиев Б.С. Иқтисодийни модернизациялаш шароитида ишлаб чиқариш инфратузилмасини мутаносиб ривожлантиришнинг назарий асослари. // Рисола. “Next media group”. – Тошкент 2016 йил.

2. Шадманов Ш.Ш. Ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантиришнинг давлат стратегияси. “Ўзбекистон Республикасининг Ҳаракатлар стратегияси: макроиқтисодий барқарорлик, инвестицион фаоллик ва инновацион ривожланиш истиқболлари” мавзусидаги халқаро илмий-амалий конференция. ТДИУ 27-28 май 2019.

3. Шадманов Ш.Ш. Theoretical foundations of infrastructure and its effect on economic growth. // Международная научно-практическая конференция на тему “Стратегия действий Республики Узбекистан: макроэкономическая стабильность, инвестиционная активность и перспективы инновационного развития”. Сборник научных материалов и статей. 28-29 Май, 2018г., с.67.

4. Шадманов Ш.Ш. Ишлаб чиқариш инфратузилмаси иқтисодий сиёсатни амалга оширишнинг самарали воситаси сифатида. / Тежамкорликнинг концептуал асослари ва унинг ижтимоий-иқтисодий шарт-шароитлари мавзусидаги илмий-амалий конференция материаллари - Тошкент, 2016. 211-212 б.

5. Шадманов Ш.Ш. Факторы и условия, определяющие уровень социально-экономической эффективности производства. / Тезисы и доклады международной научно-практической конференции «Трансформация экономических отношений в условиях преодоления последствий глобального финансово-экономического кризиса». – Москва, 2010. – С.235-237.

6. Шадманов Ш.Ш. Инфраструктура как условие социально-экономической эффективности производства. // «Конкурентные преимущества экономического образования: состояние и перспективы». Материалы международной научно-практической конференции. –Т.: Филиал ФГБОУ ВПО - РЭУ им. Г.В.Плеханова в г.Ташкенте. – Ташкент, 2014г. – С.139-140.

7. Шадманов Ш.Ш. Ишлаб чиқариш инфратузилмаси мутаносиб ривожланишининг объектив асослари. // Юқори технологияларга асосланган ишлаб чиқаришни шакллантириш ва ривожлантиришнинг замонавий концепциялари. Республика илмий-амалий анжумани маъруза тезислари тўплами. – Тошкент, 2013. –Б.58-60.

8. Шадманов Ш.Ш. Инфратузилмани ривожлантириш иқтисодий рақбатбардошлигини оширишнинг муҳим шарти ва омили. // Ўзбекистон Республикаси миллий иқтисодийнинг рақобатбардошлигини ошириш йўллари. Республика илмий-амалий анжумани маъруза тезислари тўплами. – Тошкент, 2012. –Б.45-46.

9. Шадманов Ш.Ш. Ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантиришда инвестициянинг роли.// Миллий иқтисодийни инновациялар асосида ривожлантиришнинг институционал муаммолари. Республика илмий-амалий анжумани маъруза тезислари тўплами. – Тошкент. ТДИУ, 2012. Б.64-66.

10. Шадманов Ш.Ш. Бозор инфратузилмаси ва унинг иқтисодий ривожлантиришдаги роли. // Иқтисодий модернизациялаш ва диверсификациялаш асосида мутаносибликни таъминлашнинг асосий йўналишлари. Республика илмий-амалий анжумани маъруза тезислари тўплами. – Тошкент, 2011. –Б.168-169.

11. Shadmanov Sh. Cost management system – the key to lean. // Materials of the IX International research and practice conference. Vol. 1. December 24-25, 2014. P.229-232.

12. Шадманов Ш.Ш. Иқтисодий модернизациялаш шароитида ишлаб чиқариш инфратузилмасини мутаносиб ривожлантириш муаммолари. // Иқтисодий модернизациялаш шароитида ишлаб чиқариш инфратузилмасини мутаносиб ривожлантиришнинг асосий йўналишлари мавзусида республика илмий-амалий конференция материаллари. – Тошкент, 2017. 97-99 б.

13. Шадманов Ш.Ш. Алоқа инфратузилмасининг ривожланиши. // “Иқтисодий модернизациялаш ва диверсификациялаш жараёнида ишлаб чиқариш харажатларини камайтиришнинг методологик асослари”. Республика илмий-амалий анжумани материаллари тўплами (2018 йил 14 ноябрь). - Т.: ТДИУ, 2018.

14. Шадманов Ш.Ш. Сущность производственной инфраструктуры и ее роль в обеспечении экономического развития. // “Фундаментальные и прикладные проблемы науки”. Материалы IX международного симпозиума, посвященного 90-летию со дня рождения академика В.П.Макеева, Российская академия наук, межрегиональный совет по науке и технологиям. Москва - 2014г. С 61-69.