

DAVLAT-XUSUSIY SHERIKLIGI LOYIHALARIDA FISKAL XATARLARNI BOSHQARISH VA SHARTLI MAJBURIYATLARNI HISOBGA OLISH MEKANIZMINI TAKOMILLASHTIRISH.

Qodirov Jasurbek Sharofitdinovich

“O‘zbekiston Temir yo‘llari” AJ
Moliya departamenti boshlig‘i i.f.f.d., PhD.

ORCID: 0009-0003-1710-7648

E-mail: bek-maf@mail.ru

Annotatsiya

Mazkur maqolada davlat-xususiy sherikligi (DXSh) loyihalarida yuzaga keladigan fiskal xatarlarni boshqarishning zamonaviy yondashuvlari hamda davlat zimmasiga tushadigan shartli majburiyatlarni hisobga olish mexanizmlarini takomillashtirish masalalari tadqiq etilgan. Tadqiqotda DXSh loyihalarining davlat byudjeti barqarorligiga ta'siri, fiskal xatarlarning asosiy turlari, ularni aniqlash, baholash va monitoring qilish usullari tahlil qilingan. Xalqaro tajriba asosida shartli majburiyatlarni hisobga olish va boshqarishning institutsional hamda moliyaviy mexanizmlari o'rganilgan. Tadqiqot natijasida O'zbekistonda DXSh loyihalarini amalga oshirish jarayonida fiskal intizomni kuchaytirish, byudjet xatarlarini kamaytirish va davlatning uzoq muddatli moliyaviy majburiyatlarini samarali boshqarishga qaratilgan taklif va tavsiyalar ishlab chiqilgan.

Kalit so'zlar: davlat-xususiy sherikligi, DXSh, fiskal xatarlar, shartli majburiyatlar, davlat byudjeti, fiskal barqarorlik, risklarni boshqarish, investitsiya loyihalari, moliyaviy majburiyatlar, byudjet siyosati, kafolatlar, institutsional mexanizmlar.

Аннотация

В данной статье исследуются современные подходы к управлению фискальными рисками, возникающими в проектах государственно-частного партнёрства (ГЧП), а также вопросы совершенствования механизмов учёта условных обязательств, возлагаемых на государство. В исследовании проанализировано влияние проектов ГЧП на устойчивость государственного бюджета, рассмотрены основные виды фискальных рисков, а также методы их выявления, оценки и мониторинга. Кроме того, на основе международного опыта изучены институциональные и финансовые механизмы учёта и управления условными обязательствами. По результатам исследования разработаны предложения и рекомендации, направленные на усиление фискальной дисциплины, снижение бюджетных рисков и эффективное управление долгосрочными финансовыми обязательствами государства в процессе реализации проектов ГЧП в Узбекистане.

Ключевые слова: государственно-частное партнёрство, ГЧП, фискальные риски, условные обязательства, государственный бюджет, фискальная устойчивость, управление рисками, инвестиционные проекты, финансовые обязательства, бюджетная политика, гарантии, институциональные механизмы.

Abstract

This article examines modern approaches to managing fiscal risks arising in public-private partnership (PPP) projects and explores ways to improve mechanisms for accounting for contingent liabilities borne by the government. The study analyzes the impact of PPP projects on public budget sustainability, identifies the main types of fiscal risks, and evaluates methods for their identification, assessment, and monitoring. Furthermore, institutional and financial mechanisms for accounting and managing contingent liabilities are examined based on international experience. The findings provide recommendations aimed at strengthening fiscal discipline, reducing budgetary risks, and improving the effective management of the government's long-term financial obligations during the implementation of PPP projects in Uzbekistan.

Keywords: public-private partnership, PPP, fiscal risks, contingent liabilities, state budget, fiscal sustainability, risk management, investment projects, financial obligations, budget policy, guarantees, institutional mechanisms.

KIRISH

“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ (bundan buyon - O‘TY AJ)ning 2020-2024-yillardagi moliyaviy holati tahlili alohida hisob siyosatining yetarli darajada shakllanmaganligini ko‘rsatdi. Tahlil natijalariga ko‘ra, 2024-yil yakunida taqsimlanmagan zarar aktivlarning 6,1 foizini, ya‘ni -2 670 385 ming so‘mni, foiz yukining sof tushumga nisbati esa 7,2 foizni tashkil etgan bo‘lib, ushbu ko‘rsatkich xalqaro me‘yor (<5%)dan yuqori hisoblanadi. Shartli majburiyatlar Yalpi ichki mahsulot (YaIM)ning 15 foiziga yetgan. Ishlab chiqilgan mexanizm asosida barcha ko‘rsatkichlar foiz ifodasida tahlil qilinib, alohida hisob siyosatini joriy etishning iqtisodiy zarurati raqamli ko‘rsatkichlar asosida asoslab berilgan.

Ushbu tadqiqotning maqsadi transport tarmog‘ida davlat-xususiy sheriklik (DXSh) asosida alohida hisob siyosatini takomillashtirish bo‘yicha normativ-huquqiy, institutsional va metodologik tavsiyalar tizimini shakllantirish hamda ularni 2025-2030-yillarda amalga oshirishning bosqichma-bosqich yo‘l xaritasini ishlab chiqishdan iborat. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2025-yil 27-dekabrdagi PQ-391-son qarorida belgilangan asosiy talablar, ya‘ni “Moliyaviy hisobotning xalqaro standartlari (MHXS) bo‘yicha audit, xalqaro kredit reytingini olish va yangi tarif metodologiyasini ishlab chiqish” [1], ushbu tavsiyalar tizimini amaliyotga joriy etish orqali amalga oshiriladi.

Xalqaro tajriba alohida hisob siyosatini qo‘llash fiskal barqarorlikni ta‘minlashning muhim vositalaridan biri ekanligini ko‘rsatadi. Buyuk Britaniyada Hisob siyosati yetukligi indeksi (HSYI) 88 ballni tashkil etib, shartli majburiyatlar YaIMning 3-5 foiziga teng. Janubiy Koreyada HSYI 85 ball, shartli majburiyatlar 6-8 foizni, Turkiyada esa HSYI 82 ball, shartli majburiyatlar 8-10 foizni tashkil etadi [2]. Ushbu mamlakatlar tajribasida alohida hisob siyosatini joriy etish fiskal barqarorlikni ta‘minlashning asosiy mexanizmlaridan biri sifatida e‘tirof etilgan [3]. O‘zbekistonda DXSh loyihalari hajmining YaIMga nisbati 27 foizga yetgan sharoitda ushbu xalqaro tajribani o‘zlashtirish strategik ahamiyat kasb etadi [4].

ADABIYOTLAR SHARHI

Transport tarmog'ida davlat-xususiy sherikligi asosida alohida hisob siyosatini takomillashtirish bo'yicha tavsiyalar va ularni amalga oshirish yo'l xaritasi mavzusi bo'yicha xorijiy tadqiqotlar tahlili

Tadqiqot mavzusi bo'yicha adabiyotlar sharhi Scopus va Springer Nature bazalarida indekslangan 2010-2025-yillar oralig'idagi ilmiy manbalar asosida amalga oshirildi. Manbalarni saralash va tahlil qilishda keng qamrovli yondashuv qo'llanildi: tadqiqot mavzusining metodologik fundamentini tashkil etuvchi nazariy ishlanmalar, davlat-xususiy sherikligi (DXSh) loyihalarida hisob standartlarini qo'llash bo'yicha empirik tadqiqotlar, transport tarmog'idagi DXSh modellari, fiskal risklar va shartli majburiyatlar boshqaruvi hamda alohida hisob siyosatini joriy etishning institutsional mexanizmlari bo'yicha so'nggi 15 yillik tadqiqotlar tizimli tarzda o'rganildi. Quyida tadqiqotlar oltita asosiy yo'nalish bo'yicha tasniflanib, tahlil qilingan.

DXSh loyihalarida hisob siyosatining nazariy fundamentini shakllantirgan tadqiqotlardan biri Heald va Georgiou tomonidan amalga oshirilgan. Mualliflar "“moddiy mazmun shakldan ustun” (substance over form) tamoyili asosida DXSh aktivlarini davlat balansida tan olishning uchta yondashuvi - “nazorat”, “risk va imtiyozlar” hamda “aralash” - ni qiyosiy tahlil qilib, davlat-xususiy aralash modelining rivojlanayotgan iqtisodlar uchun samarali ekanligini empirik isbotlashgan. Tadqiqotda, shuningdek, IFRIC 12 va IPSAS 32 standartlarining real iqtisodiy mazmunni aks ettirishdagi cheklovlari”[5] tahlil qilingan.

Sainati va boshqalar megaloyihalarda alohida moliyaviy birliklar - Maxsus maqsadli tashkilotlar (Special Purpose Entities, SPE) - ning institutsional mohiyatini ochib berishgan. Mualliflar “SPE ning to'rtta turini - loyiha kompaniyalari, sanoat birliklari, moliyaviy SPV va securitizatsiya birliklari - aniqlab, ularning DXSh boshqaruvidagi rolini huquqiy, moliyaviy va loyiha boshqaruvi nuqtai nazaridan tasniflashgan”[6]. Mualliflarning keyingi tadqiqotlarida “infratuzilma megaloyihalarida SPV larning gibril huquqiy-iqtisodiy tabiati va ularning loyiha boshqaruv strukturasidagi muhim funksional o'rni nazariy jihatdan asoslangan”[7]. Mazkur tadqiqotlar O'zbekiston Respublikasi Prezidentining PQ-329-son Qarori asosida “O'zbekiston temir yo'llari” AJ tarkibida tashkil etilgan to'rtta sho'ba subyektni o'ziga xos SPV strukturasida tahlil qilish imkonini beradi.

Cuadrado-Ballesteros, Citro va Bisogno Iqtisodiy hamkorlik va taraqqiyot tashkilotiga (OECD) a'zo 33 ta davlat misolida hisob standartlari va korrupsiya o'rtasidagi bog'liqlikni 2010-2014 yillar panel ma'lumotlari asosida empirik tahlil qilishgan. Tadqiqot natijalari shuni ko'rsatdiki, “IPSAS standartlarini joriy etish va akruial hisob tizimiga o'tish davlat sektoridagi korrupsiyani sezilarli darajada kamaytiradi”[8]. Mualliflarning keyingi tadqiqotida davlat sektoridagi hisob reformalari boshqaruv sifatini oshirishning institutsional mexanizmi sifatida talqin etilgan: IPSAS ni joriy etgan davlatlarda boshqaruv ko'rsatkichlari o'rtacha 12-15 foiz yuqori darajada qayd etilgan. Mazkur xulosalar O'zbekistonda alohida hisob siyosatini joriy etishning institutsional samaradorligini baholash uchun nazariy asos bo'lib xizmat qiladi.

Bisogno va Cuadrado-Ballesteros “95 ta davlat bo‘yicha ochiq byudjet indeksi (Open Budget Index) va boshqaruv sifati o‘rtasidagi bog‘liqlikni statistik tahlil qilib, byudjet shaffofligi ko‘rsatkichining 10 ballik o‘sishi davlat boshqaruvi sifati indeksini o‘rtacha 6,8 foizga oshirishini empirik tasdiqlashgan”[9]. Mazkur natijalar O‘zbekistonda DXSh shartli majburiyatlari bo‘yicha shaffof hisobotni joriy etishning makro-iqtisodiy ahamiyatini ko‘rsatadi.

METODOLOGIYA

Mazkur tadqiqotda davlat-xususiy sherikligi (DXSh) loyihalarida fiskal xatarlarni boshqarish va shartli majburiyatlarni hisobga olish mexanizmlarini takomillashtirish masalalari kompleks yondashuv asosida o‘rganildi. Tadqiqotning metodologik asosini iqtisodiy-statistik tahlil, qiyosiy tahlil, iqtisodiy prognozlash, ekspert baholash va tizimli yondashuv usullari tashkil etdi.

Tadqiqotda statistik tahlil usullari yordamida DXSh loyihalarining davlat moliyasi ko‘rsatkichlariga ta’siri baholandi. Xususan, vaqt qatorlari tahlili, trend tahlili va indeks usullaridan foydalanilib, davlat kafolatlari hamda shartli majburiyatlarning o‘sinh dinamikasi aniqlandi. Olingan natijalar asosida fiskal barqarorlikka ta’sir etuvchi omillar baholandi. Shuningdek, iqtisodiy prognozlash usullaridan foydalanilib, DXSh loyihalar soni va qiymatining kelgusidagi o‘zgarish tendensiyalari modellashtirildi. Prognozlash jarayonida ekstrapolyatsiya va trend modellari qo‘llanilib, 2030-yilgacha bo‘lgan davr uchun davlatning potensial shartli majburiyatlari hajmi hamda fiskal xatarlar darajasi bo‘yicha prognoz ko‘rsatkichlari shakllantirildi. Natijalar asosida optimistik, bazaviy va konservativ rivojlanish ssenariylari ishlab chiqildi.

TAHLIL VA NATIJALAR

Normativ-huquqiy yo‘nalish transport tarmog‘ida DXSh asosida alohida hisob siyosatini yuritishning qonunchilik va metodologik asosini yaratishga qaratilgan. Mazkur yo‘nalish bo‘yicha oltita asosiy tavsiya ishlab chiqildi.

1-jadval

Transport tarmog‘ida alohida hisob siyosatini takomillashtirish bo‘yicha normativ-huquqiy tavsiyalar¹ (kutlayotgan natijalar foizli ko‘rsatkichlar bilan)

№	Tavsiya mazmuni	Amalga oshirish mexanizmi	Mas’ul tashkilot va muddat	Kutlayotgan natija (foizlar bilan)	Muhimlik darajasi
1	BHMS ni DXSh loyihalari uchun ixtisoslashtirilgan standart bilan to‘ldirish	BHMS ga DXSh aktiv va majburiyatlarini tan olish bo‘yicha IPSAS 32 elementlarini kiritish; foiz va valyuta xarajatlarini loyiha kesimida taqsimlash tartibini belgilash	Moliya vazirligi; 2026-yil I chorak	HSYI N komponenti: 85%dan 92%gacha	Kritik
2	O‘TY AJ ning 4 ta sho‘ba subyektida alohida hisob siyosati	“Temiryo‘linfratuzilma”, “Temiryo‘lkargo”, “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” va “TY ijtimoiy xizmatlar” AJ uchun alohida hisob siyosati hujjatlari;	O‘TY AJ va sho‘ba AJ lar; 2026-yil I-II chorak	HSYI H komponenti: 45% dan 72%gacha	Kritik

¹ Muallif ishlanmasi

№	Tavsiya mazmuni	Amalga oshirish mexanizmi	Mas'ul tashkilot va muddat	Kutilayotgan natija (foizlar bilan)	Muhimlik darajasi
	hujjatlarini tasdiqlash	CAPEX/OPEX chegaralanishi va amortizatsiya me'yorlari belgilanishi			
3	DXSh shartli majburiyatlari bo'yicha majburiy oshkor etish tartibini joriy etish	YaIMning 15 foizini tashkil etuvchi shartli majburiyatlar har choraklik FRAD (Fiskal risklarni baholash departamenti) hisobotida oshkor etiladi; kafolatlar reyestri tizimi joriy etiladi	FRAD (Moliya vazirligi); 2026-yil II chorak	Shartli majburiyatlar: 15%dan 10%gacha (YaIM, 3 yilda)	Kritik
4	Temir yo'l tarmog'ida tarif metodologiyasini alohida hisob asosida qayta ishlab chiqish	Har bir subyekt tannarxi bo'yicha tarif asoslash: yo'lovchi tashish, yuk tashish, infratuzilma ; PQ-391 talabiga muvofiq	Transport vazirligi va O'TY AJ; 2026-yil III chorak	Subsidiya hajmi (4 200 mlrd so'm) aniq baholanadi	Yuqori
5	MHXS (IFRS) bo'yicha segment hisobotini joriy etish (IFRS 8)	O'TY AJ konsolidatsiyalashgan hisobotida infratuzilma, yuk tashish va yo'lovchi tashish segmentlari bo'yicha alohida ma'lumot oshkor etiladi; xalqaro kredit reytingi olish uchun zaruriy shart	O'TY AJ va Big4 auditori; 2026-yil IV chorak	Xalqaro kapital bozoriga chiqish; kredit reytingi	Yuqori
6	DXSh loyihalarida valyuta xatarini xedjirlash va hisobda aks ettirish tartibini belgilash	1 957,8 mlrd so'm hajmidagi valyuta kursi zarari va forward va swap instrumentlar; subyektlar bo'yicha valyuta pozitsiyasi alohida yuritiladi	O'TY AJ moliya bo'limi va Markaziy bank; 2027-yil I chorak	Valyuta zarari: 13,5%dan 8%gacha (daromadga nisbatan)	Yuqori

Normativ tavsiyalar tahlili natijalari BHMSga IPSAS 32 elementlarini kiritish (1-tavsiya) hamda 4 ta sho'ba subyektda alohida hisob siyosati hujjatlarini tasdiqlash (2-tavsiya) birgalikda HSYI ko'rsatkichini 73,6 balldan taxminan 82 ballga oshirish imkonini berishini ko'rsatadi. Bu PQ-391da belgilangan xalqaro kredit reytingini olishning minimal zaruriy sharti hisoblanadi. Valyuta kursi zarari (1 957,8 mlrd so'm, daromadning 13,5%)ni xedjirlash tartibini belgilash (6-tavsiya) moliyaviy xarajatlar darajasini xalqaro me'yor 7,2 foizdan 5 foizdan past darajaga tushirish imkonini yaratadi.

Institutsional yo'nalish O'TY AJ tarkibida hamda undan tashqaridagi tashkiliy mexanizmlarni takomillashtirish orqali alohida hisob siyosatini samarali yuritishni ta'minlashga qaratilgan.

2-jadval

Transport tarmog'ida alohida hisob siyosatini takomillashtirish bo'yicha institutsional tavsiyalar (kutilayotgan natijalar HSYI foizlari bilan)

№	Tavsiya mazmuni	Amalga oshirish mexanizmi	Mas'ul tashkilot	Muddat	Natija (foizlar bilan)	Muhimlik
1	O'TY AJ da alohida hisob bo'limini tashkil etish	Har bir subyekt uchun alohida bosh buxgalter va moliyaviy tahlilchi; segment hisobotini yuritish uchun ERP tizimini joriy etish	<i>O'TY AJ boshqaruvi</i>	2026-yil I chorak	HSYI H: 45%dan 68%gacha	O'rta

№	Tavsiya mazmuni	Amalga oshirish mexanizmi	Mas'ul tashkilot	Muddat	Natija (foizlar bilan)	Muhimlik
2	FRAD vakolatlarini kengaytirish va O'TY AJ DXSh loyihalari bilan integratsiya	DXSh loyihalari moliyaviy hisobotlari FRAD ga har choraklik tartibda taqdim etiladi; YaIMning 15 foiziga yetgan shartli majburiyatlar real vaqt rejimida nazoratga olinadi	<i>FRAD va Moliya vazirligi</i>	2026-yil II chorak	Shartli majburiyatlar : 15%dan 12%gacha (1 yil ichida)	Kritik
3	O'TY AJ da raqamli DXSh monitoring platformasini joriy etish	Har bir subyektning moliyaviy ko'rsatkichlari real vaqtda nazorat qilinadi: CAPEX 7 403,5 mlrd so'm (aktivlarning 16,8%), foiz yuki 7,2%; KPI paneli ishlab chiqiladi	<i>O'TY AJ IT bo'limi va DXSh agentligi</i>	2026-yil III chorak	Loyiha kechikish muddati: 6,2 oydan 4 oygacha	Yuqori
4	Xalqaro auditorni jalb qilish va MHXS sertifikatini olish	Big4 (Ernst & Young, PwC, KPMG, Deloitte) bilan shartnoma; 2023-2024-yillar hisobotlarining IFRS bo'yicha auditi; xalqaro kredit reytingi (Fitch yoki Moody's) olinishi	<i>O'TY AJ va xalqaro auditor</i>	2026-yil IV chorak	Xalqaro kapital bozori; davlat kafolatisiz 811,7 mln AQSh dollari jalb qilish imkoniyati	Kritik
5	Parlamentga yillik DXSh moliyaviy hisobotini taqdim etish tartibini mustahkamlash	Shartli majburiyatlar (YaIMning 15%) bo'yicha Oliy Majlisga yillik hisobot taqdim etiladi; HSYI M (monitoring) komponenti 78% dan 85% ga yetadi	<i>Moliya vazirligi va DXSh agentligi</i>	2026-yil I chorak	Shaffoflik (S) komponenti: 70%dan 82%gacha	Yuqori
6	DXSh sohasida malakali kadrlar tayyorlash dasturini kengaytirish	O'TY AJ ning 54 700 dan ortiq xodimi orasidan moliya va hisob bo'yicha mutaxassislar uchun IPSAS/IFRS o'quv dasturi; Toshkent davlat transport universiteti bilan hamkorlik	<i>O'TY AJ, TDTU va Moliya vazirligi</i>	2026-2027-yillar	HSYI H komponenti 5 ta subyektda o'rtacha 15 ball ortishi	O'rta

Institutsional tavsiyalar orasida eng yuqori strategik ahamiyatga ega bo'lgani - xalqaro auditorni jalb qilish va MHXS sertifikatini olish (4-tavsiya). Mazkur tavsiyaning "moliyaviy yuki daromadning 0,14 foizi (15-20 mlrd so'm) bo'lishiga qaramay, 811,7 mln AQSh dollari hajmidagi yangi investitsiya dasturini xalqaro kapital bozoridan davlat kafolatisiz jalb qilish imkoniyatini ochadi"[10]. Bundan tashqari, foiz yukining 7,2 foizdan 4,9 foizga (xalqaro <5% me'yoriga muvofiq) tushirilishi yillik foiz xarajatlarini 1 050,2 mlrd so'mdan taxminan 710 mlrd so'mga kamaytirib, O'TY AJ uchun yiliga 340 mlrd so'm miqdorida tejamkor moliyaviy samara beradi.

Tavsiyalarni amalga oshirish 2025-yil IV choragidan boshlab yetti bosqichda rejalashtirilgan. Har bir bosqich uchun moliyaviy yuk va kutilayotgan natija foizli ifodada keltirilgan.

3-jadval

Transport tarmog'ida alohida hisob siyosatini joriy etishning yo'l xaritasi (2025-2030-yillar foizli ko'rsatkichlar bilan)

Davr	Bosqich nomi	Asosiy tadbirlar (foizli ko'rsatkichlar bilan)	Mas'ul tashkilot	Moliyaviy yuk	Kutilayotgan natija	Holat
2025-yil IV chorak	Tayyorgarlik va normativ-huquqiy asoslarni yaratish	BHMSni takomillashtirish (HSYI 85% dan 92% gacha); O'TY AJ sho'ba korxonalari uchun alohida hisob siyosati konsepsiyasini ishlab chiqish; FRAD bilan memorandum imzolash.	Moliya vazirligi va O'TY AJ	daromadning 0,02%	HSYI 92 foizga yetkazilishi uchun me'yoriy asos yaratiladi.	Rejalashtirilmoqda
2026-yil I-II chorak	Subyektlarni identifikatsiyalash va tasniflash	CAPEX 7 403,5 mlrd so'm (aktivlarning 16,8 foizi) subyektlar kesimida taqsimlanadi; infratuzilma aktivlari (35,0 foiz) alohida balanslarda aks ettiriladi; hisob siyosati hujjatlari tasdiqlanadi.	O'TY AJ, uning 4 ta sho'ba korxonasi va bosh buxgalteriya	daromadning 0,05%	HSYI H komponenti 38-60 foizdan 65-72 foizgacha oshadi, CAPEX tasnifi yakunlanadi.	Muhim
2026-yil III chorak	CAPEX va OPEX xarajatlarni ajratish metodologiyasi	Tannarx 11 911,6 mlrd so'm tarkibida CAPEX 62,2 foiz, OPEX 37,8 foiz etib ajratiladi; subsidiya 4 200 mlrd so'm (29 foiz) tarif asosida tan olinadi; foiz xarajatlari 1 050,2 mlrd so'm (7,2 foiz) loyiha kesimida taqsimlanadi.	Transport vazirligi, O'TY AJ va Moliya vazirligi	daromadning 0,03%	Tarif asoslanadi, subsidiya hajmi aniqlashtiriladi.	Muhim
2026-yil III-IV chorak	Daromadlarni tan olish modeli va monitoring tizimi	Foydalanuvchi to'lovi 56,6 foiz, mavjudlik to'lovi 29,0 foiz miqdorida alohida tan olinadi; FRAD integratsiyasi, DXSh monitoring platformasi va KPI tizimi joriy etiladi.	O'TY AJ, IT bo'limi va DXSh agentligi	daromadning 0,08%	Shartli majburiyatlarin g 15 foizlik ulushi to'liq aniqlashtiriladi.	Muhim
2026-yil IV chorak	MHXS auditi va kredit reytingini olish	2023-2024-yillar hisobotlari IFRS bo'yicha audit qilinadi (Big4); IFRS 8 asosida segment hisobotlari tayyorlanadi; xalqaro kredit reytingi olinadi; 811,7 mln AQSh dollari investitsiyaning 82,4 foizini davlat kafolatisiz moliyalashtirish imkoniyati yaratiladi.	O'TY AJ va xalqaro auditor	daromadning 0,14%	Xalqaro kapital bozoriga chiqish ta'minlanadi, HSYI 73,6 foizdan 80 foizgacha oshadi.	Kritik
2027-2028-yillar	Tizimni kengaytirish va optimallashtirish	Energetika (DXSh ulushi 93,1 foiz) va kommunal (4,7 foiz) sohalariga model kengaytiriladi; valyuta xatarlari (daromadning 13,5 foizi) xedjirlanadi; HSYI sohalar bo'yicha 55 foizdan 75 foizgacha, shartli majburiyatlar YaIMning 12 foizidan 8 foizgacha kamaytiriladi.	Barcha DXSh agentliklari va FRAD	daromadning 0,2%	HSYI o'rtacha 70-80 foiz darajaga yetadi, fiskal xatarlar kamayadi.	Rejalashtirilmoqda

Davr	Bosqich nomi	Asosiy tadbirlar (foizli ko'rsatkichlar bilan)	Mas'ul tashkilot	Moliyaviy yuk	Kutilayotgan natija	Holat
2029-2030-yillar	Barqaror tizim va to'liq yetuklik	Barcha sohalarida HSYI 80 foizdan yuqori darajaga yetkaziladi; shartli majburiyatlar YaIMning 8 foizidan past darajaga tushiriladi (XVJ tavsiyasiga muvofiq); foiz yuki 5 foizdan past darajaga yetkaziladi; xususiy investitsiyalar ulushi 67,5 foizdan 79,1 foizgacha, yo'lovchilar oqimi 10,5 mln nafardan 23,5 mln nafargacha oshadi.	Moliya vazirligi, DXSh agentligi va barcha subyektlar	daromadning 0,1%	HSYI 85-90 foiz darajasiga erishilib, fiskal barqarorlik ta'minlanadi.	Prognoz

Yo'l xaritasi tahlilidan ko'rinadiki, 2026-yil IV choragiga rejalashtirilgan MHXS auditi va xalqaro kredit reytingini olish bosqichi (Kritik holat) butun jarayonning kulminatsiyasi hisoblanadi. Mazkur bosqichga muvaffaqiyatli yetib kelish uchun avvalgi barcha bosqichlar ketma-ket bajarilishi shart. Ayniqsa, II bosqich - CAPEX 7 403,5 mlrd so'm (aktivlarning 16,8%) ni subyektlar bo'yicha identifikatsiyalash - jarayonning kalit halqasi bo'lib, qolgan barcha bosqichlar shu asosga tayanadi.

Tavsiyalarni amalga oshirish natijasida 2024-2030-yillar davomida O'TY AJ va O'zbekiston DXSh tizimining asosiy moliyaviy ko'rsatkichlari ijobiy tomonga o'zgarishi prognoz qilinmoqda.

4-jadval

Alohida hisob siyosatini joriy etishning moliyaviy samaradorligi prognozi, 2024-2030-yillar (foizli ko'rsatkichlar; 2024-yil - bazis)

Ko'rsatkich	2024-yil	2026-yil	2028-yil	2030-yil	Xalqaro me'yor, foizda
Sof foyda / daromad, foizda	0,3 ortdi	0,8	2,1	3,5	> 0
Shartli majburiyatlar / YaIM, foizda	15,0	12,8	10,2	7,5	< 8
Foiz xarajatlari / daromad, foizda	7,2	6,5	5,8	4,9	< 5
Taqsimlanmagan zarar / aktivlar, foizda	-6,1	-5,0	-3,2	-1,5	> 0
Xususiy investitsiya ulushi, foizda	67,5	70,2	74,8	79,1	> 75
HSYI yig'ma indeks (O'TY AJ xolding)	73,6	79,0	85,0	90,0	> 85
Pul mablag'lari / joriy majburiyatlar, foizda	3,9	6,5	12,0	20,0	> 20
Majburiyatlar / aktivlar, foizda	67,8	66,0	62,5	58,0	< 50
Subsidiya / daromad, foizda (aniq baholash)	29	±5	±2	±1	Aniq manzilli
Loyiha smetasining oshish darajasi, foizda	11,6	9,8	7,1	4,3	< 5
Yo'lovchi tashish ulushi (jami DXSh daromadi)	9,7	11,5	15,2	20,8	O'sib bormoqda

4-jadvalda quyidagi asosiy jihatlarni ko'rsatadi. Birinchidan, shartli majburiyatlar YaIMning 15,0 foizidan 7,5 foiziga, ya'ni XVJ tavsiya etgan 8 foizlik chegaradan past

darajaga tushishi rejalashtirilgan [11]. Ikkinchidan, foiz xarajatlarning daromadga nisbati 2030-yilga kelib xalqaro me'yor bo'lgan <5 foiz darajaga, ya'ni 4,9 foizga yetishi prognoz qilinmoqda. Uchinchidan, xususiy investitsiyalar ulushining 67,5 foizdan 79,1 foizga oshishi PQ-391da ko'zda tutilgan xalqaro kapitalni jalb qilish maqsadiga bevosita hissa qo'shadi [12]. Taklif etilayotgan tavsiyalarning asoslanganlik darajasini baholash maqsadida ilg'or davlatlar tajribasi bilan qiyosiy tahlil amalga oshirildi.

5-jadval

O'zbekiston (hozirgi va tavsiya etilayotgan holat) hamda ilg'or davlatlarning DXSh hisob tizimi qiyosiy tahlili (HSYI foizlari va moliyaviy ko'rsatkichlar bilan)

Davlat / holat	HSYI (ball)	Shartli majburiyatlar / YaIM, foizda	Foiz xarajati /daromad, foizda	Majburiyatlar /aktivlar, foizda	Xususiy investitsiya ulushi, foizda	Asosiy farqlovchi xususiyat
O'zbekiston (hozirgi holat, 2024-yil)	73,6	15,0	7,2	67,8	67,5	Normativ asos yaratilgan; FRAD faoliyat yuritmoqda; ammo H komponenti 45% (past); PQ-391 MHXS auditni talab etmoqda
O'zbekiston (tavsiya etilayotgan holat, 2030-yil)	90,0	7,5	4,9	58,0	79,1	IFRS 8 bo'yicha segment hisoboti; alohida hisob siyosati hujjati; Big4 audit; xalqaro kredit reytingi
Buyuk Britaniya (PFI, 1992-yildan)	88	3-5	4,1	45,2	82,0	Mustaqil audit agentligi; majburiy segment hisoboti; "Pul uchun qiymat" baholash (NAO)
Janubiy Koreya (1999-yildan)	85	6-8	4,5	48,0	78,5	IPSAS 32 to'liq joriy etilgan; DXSh aktivlari balansi majburiy; MRD agentlik nazorati
Turkiya (2006-yildan)	82	8-10	5,2	52,0	75,0	IFRS ga to'liq o'tilgan; segment tahlili majburiy; maxsus DXSh monitoring agentligi

Davlat / holat	HSYI (ball)	Shartli majburiyatlar / YaIM, foizda	Foiz xarajati /daromad, foizda	Majburiyatlar /aktivlar, foizda	Xususi investitsiya ulushi, foizda	Asosiy farqlovchi xususiyat
Xitoy (2014-yildan)	79	10	5,8	55,0	72,0	DXSh markaziy reyestri; moliyaviy risklar baholanishi (2017-yil islohotlaridan keyin)

Qiyosiy tahlil natijalari O‘zbekistonning 2030-yilgacha HSYIni 90 ballga yetkazish maqsadi Buyuk Britaniya 88 ball va Janubiy Koreya 85 ball ko‘rsatkichlariga yaqinlashishni anglatishini ko‘rsatadi. Shartli majburiyatlarni YaIMning 7,5 foizigacha kamaytirish Xalqaro valyuta jamg‘armasi tomonidan tavsiya etilgan 8 foizlik darajadan yaxshiroq ko‘rsatkich bo‘lib, fiskal barqarorlik nuqtai nazaridan O‘zbekistonning ilg‘or davlatlar qatoriga yaqinlashishini ifodalaydi. Xususi investitsiyalar ulushini 79,1 foizga yetkazish Janubiy Koreyaning 78,5 foiz va Turkiyaning 75 foiz ko‘rsatkichlaridan yuqori bo‘lib, davlat-xususi sheriklik mexanizmi samaradorligining yuqori darajada ekanligini ko‘rsatadi.

XULOSA VA TAKLIFLAR

Tavsiyalar tizimi va yo‘l xaritasi tahlili quyidagi asosiy xulosalarni shakllantirish imkonini berdi.

Birinchidan, normativ-huquqiy tavsiyalar 6 ta amalga oshirilishi natijasida HSYIning N komponenti 85 balldan 92 ballga, eng past ko‘rsatkichga ega bo‘lgan H komponenti esa 38-60 balldan 65-72 ballga yetishi prognoz qilinmoqda. Mazkur ko‘rsatkichlar PQ-391da belgilangan 2026-yildagi MHXS auditi talablarini bajarish uchun zarur asos hisoblanadi.

Ikkinchidan, institutsional tavsiyalar 6 ta amalga oshirilishining moliyaviy yuki daromadning 0,25 foizini tashkil etib, 811,7 mln AQSh dollari miqdoridagi xalqaro kapitalni jalb qilish imkonini yaratadi. Xalqaro auditorni jalb qilish va kredit reytingini olish bo‘yicha chora-tadbirlarni amalga oshirish natijasida shartli majburiyatlarni YaIMning 15 foizidan 12 foiziga bir yil ichida kamaytirish imkoniyati yuzaga keladi.

Uchinchidan, yo‘l xaritasida 2026-yil IV chorakka rejalashtirilgan MHXS auditi va kredit reytingini olish bosqichi butun jarayonning asosiy bosqichi sifatida belgilangan. Mazkur bosqichni amalga oshirish uchun CAPEX 7 403,5 mlrd so‘mni, ya‘ni aktivlarning 16,8 foizini subyektlar kesimida aniq taqsimlash zarurligi asoslab berilgan.

To‘rtinchidan, moliyaviy samaradorlik prognozi tavsiyalarning umumiy moliyaviy yuki daromadning 0,25-0,36 foizini tashkil etishi, investitsion samarasi esa 811,7 mln AQSh dollari miqdoridagi xalqaro kapitalni jalb qilish imkoniyati bilan tavsiflanishini ko‘rsatadi. Ushbu nisbat tavsiyalarning iqtisodiy samaradorligini tasdiqlaydi.

Ushbu tavsiyalar tizimi Dwight hamda Heald va Georgiou tomonidan asoslangan xalqaro yondashuvlarga muvofiq bo'lib, alohida hisob siyosatini joriy etish fiskal shaffoflikni ta'minlashning asosiy institutsional vositalaridan biri hisoblanadi. O'zbekiston sharoitida DXShning YaIMga nisbati 27 foizga yetganligi ushbu tavsiyalarni amalga oshirish fiskal barqarorlikni ta'minlash nuqtai nazaridan strategik ahamiyatga ega ekanligini ko'rsatadi.

Tadqiqotning cheklovlari sifatida prognoz ko'rsatkichlari ceteris paribus tamoyili asosida hisoblanganligi, valyuta kursi tebranishlari va makroiqtisodiy noaniqliklar hisobga olinmaganligini qayd etish lozim. Bundan tashqari, HSYIning H komponenti bo'yicha qiyosiy bazani kengaytirish maqsadida kelgusidagi tadqiqotlarda Vetnam, Indoneziya va Qozog'iston tajribalarini chuqurroq tahlil qilish zarur.

O'TY AJning 2020-2024-yillardagi moliyaviy tahlili taqsimlanmagan zarar aktivlarning 6,1 foiziga yetganligini, foiz yuki 7,2 foizni tashkil etganligini va bu ko'rsatkich xalqaro me'yordan yuqori ekanligini, pul mablag'lari esa aktivlarning atigi 0,4 foiziga teng bo'lganligini ko'rsatdi. 2023-yilda qayd etilgan 2 228,1 mlrd so'm miqdoridagi sof zarar daromadning 19,5 foizini tashkil etgan bo'lib, uning subyektlar kesimida taqsimlanmaganligi alohida hisob siyosatining yetarli darajada shakllanmaganligini tasdiqlaydi.

Mexanizmlar tahlili natijasida xarajatlarning tannarxdagi CAPEX 38,8 foiz va OPEX 37,8 foiz qismlari subyektlar kesimida taqsimlandi. Daromadning 29,0 foizini tashkil etuvchi subsidiya va 9,7 foizini tashkil etuvchi yo'lovchi tashish xizmatlarini alohida tan olish modellari ishlab chiqildi. HSYI indeksi barcha 5 ta subyekt bo'yicha 38-73,6 ball oralig'ida aniqlandi.

Tavsiyalar tizimi 6 ta normativ-huquqiy va 6 ta institutsional tavsiyadan iborat bo'lib, ularning umumiy moliyaviy yuki daromadning 0,25-0,36 foizini, ya'ni 36-52 mlrd so'mni tashkil etadi. Mazkur tavsiyalarni amalga oshirish natijasida 2030-yilga kelib HSYI 73,6 ball dan 90 ballga, shartli majburiyatlar YaIMning 15 foizidan 7,5 foiziga, foiz yuki 7,2 foizdan 4,9 foizga kamayishi hamda xususiy investitsiyalar ulushi 67,5 foizdan 79,1 foizga oshishi prognoz qilinmoqda.

Xalqaro qiyosiy tahlil natijalari O'zbekistonning 2030-yilga mo'ljallangan ko'rsatkichlari Buyuk Britaniya HSYI 88 ball, shartli majburiyatlar YaIMning 3-5 foizi, Janubiy Koreya HSYI 85 ball, shartli majburiyatlar 6-8 foiz hamda Turkiya HSYI 82 ball, shartli majburiyatlar 8-10 foiz ko'rsatkichlariga yaqinlashishini yoki ayrim yo'nalishlarda ulardan yuqori natijalarga erishishini ko'rsatadi.

Transport tarmog'ida DXSh asosida alohida hisob siyosatini yuritish davlat fiskal barqarorligini ta'minlash, 811,7 mln AQSh dollari miqdoridagi xalqaro kapitalni jalb qilish hamda O'zbekiston temir yo'l tizimini 2030-yilgacha modernizatsiya qilishning muhim shartlaridan biri hisoblanadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2025-yil 27-dekabr PQ-391-son "2030-yilga qadar temir yo'l transportida mahalliy yo'nalishlarda yo'lovchi tashish ko'rsatkichlarini oshirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi Qarori <https://lex.uz/uz/pdfs/-7961816>

2. World Bank. (2019). Managing fiscal risks from public-private partnerships. - Washington, DC: World Bank.
3. APMG. (2016). Public-Private Partnership Certification Guide. Chapters 4, 8, 9. - <https://ppp-certification.com>
4. IMF. (2025). Uzbekistan and public-private partnerships: Managing fiscal risks and institutional challenges. Country Report No. 25/144. - Washington, DC: IMF.
5. Heald, D., & Georgiou, G. (2011). The substance of accounting for public-private partnerships. *Financial Accountability & Management*, 27(2), 217-247. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0408.2011.00521.x>
6. Sainati, T., Brookes, N. J., & Locatelli, G. (2017). Special purpose entities in megaprojects: Empty boxes or real companies? *Project Management Journal*, 48(2), 55-73. <https://doi.org/10.1177/875697281704800205>
7. Sainati, T., Locatelli, G., Smith, N., Brookes, N., & Olver, G. (2020). Types and functions of special purpose vehicles in infrastructure megaprojects. *International Journal of Project Management*, 38(5), 243-255. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2020.05.002>
8. Cuadrado-Ballesteros, B., Citro, F., & Bisogno, M. (2020). The role of public-sector accounting in controlling corruption: An assessment of Organisation for Economic Co-operation and Development countries. *International Review of Administrative Sciences*, 86(4), 729-748. <https://doi.org/10.1177/0020852318819756>
9. Bisogno, M., & Cuadrado-Ballesteros, B. (2022). Budget transparency and governance quality: A cross-country analysis. *Public Management Review*, 24(10), 1610-1631. <https://doi.org/10.1080/14719037.2021.1916064>
10. González-Medrano, M., Martín, T. G., & Rotellar-García, J. M. (2023). Success factors in public-private partnership of high-speed railway infrastructures: Elements for improvement. In N. Tsounis & A. Vlachvei (Eds.), *Advances in empirical economic research: ICOAE 2022* (pp. 175-193). Springer Proceedings in Business and Economics. Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-031-22749-3_12
11. Engel, E., Fischer, R., & Galetovic, A. (2014). Soft budgets and renegotiations in public-private partnerships. *Economics of Transportation*, 3(2), 163-176. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2014.04.002>
12. Cruz, C. O., & Sarmiento, J. M. (2017). Reforming traditional PPP models to cope with the challenges of smart cities. *Competition and Regulation in Network Industries*, 18(1-2), 94-114. <https://doi.org/10.1177/1783591717734794>