



TRANSPORT SOҲАСИДА ДАВЛАТ-ХУСУСИЙ ШЕРИКЛИКНИНГ УСТУВОР ЙЎНАЛИШЛАРИ

Ярашова Васи́ла Камаловна

и.ф.д. профессор, Тошкент давлат иқтисодиёт университети

Тошкент, Ўзбекистон

e-mail: v.yarashova@polito.uz

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Ярашова Васи́ла Камаловна

д.э.н., доцент, Ташкентский государственный экономический университет

Ташкент, Узбекистан

e-mail: v.yarashova@polito.uz

PRIORITY AREAS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE FIELD OF TRANSPORT

Yarashova Vasila Kamalovna

Doctor of Economics, Docent, Tashkent State University of Economics

Tashkent, Uzbekistan

e-mail: v.yarashova@polito.uz

Аннотация. Мақолада давлат-хусусий шериклик соҳасидаги жаҳон амалиёти таҳлил қилинди, Ўзбекистонда ДХШ соҳасидаги меъёрий-ҳуқуқий база кўриб чиқилди, транспорт соҳасидаги концессия ёндашуви кўрсатилган, транспорт инфратузилмасига инвестициялар киритишдаги асосий тўсиқлар ёритилди, давлат-хусусий шериклик соҳасидаги вазифаларни ҳал этиш доирасида чора-тадбирлар мажмуаси асосланди; узоқ муддатга мамлакат транспорт сиёсатини амалга ошириш, транспорт соҳасида давлат-хусусий шерикликнинг устувор йўналишлари таклиф этилган.

Калит сўзлар: транспорт, транспорт инфратузилмаси, давлат-хусусий шериклик, инвестициялар, капитал қўйилмалар, концессия.

Аннотация. В статье рассмотрена мировая практика в сфере государственно-частного партнерства, рассмотрена нормативно-правовая база в сфере ГЧП в Узбекистане, проанализирован концессионный подход в сфере транспорта, охарактеризованы основные барьеры инвестирования в транспортную инфраструктуру, обоснован комплекс мероприятий в рамках решений задач по реализации транспортной



политики страны на долговременную перспективу, предложены приоритетные направления государственно-частного партнерства в сфере транспорта.

Ключевые слова: транспорт, транспортная инфраструктура, государственно-частное партнерство, инвестиции, капиталовложения, концессия.

Abstract. The article examines the world practice in the field of public-private partnership, examines the regulatory framework in the field of PPP in Uzbekistan, analyzes the concession approach in the field of transport, substantiates the main barriers to investment in transport infrastructure, justifies a set of measures within the framework of solving the tasks of implementing the country transport policy for a long term, suggests priority areas of public-private partnerships in the field of transport.

Keywords: transport, transport infrastructure, public-private partnership, investments, capital investments, concession.

Транспорт юқори даражада капитал талаб қиладиган соҳа эканлиги са- бабли, янги ва мавжуд йўналишларини модернизация қилиш учун инвестиция- ни жалб қилиш анча қийин. Шу муносабат билан давлат-хусусий шериклик (ДХШ) каби ҳамкорликнинг мақсади шартноманинг ҳар бир томони мустақил ҳаракат қилиш мумкин бўлган объектларни яратиш ёки хизматларни сама- ралироқ ва арзонроқ нархда тақдим этишдир.

Жаҳон банки қуйидаги таърифга амал қилади: "Давлат-хусусий шериклик – бу давлат ва хусусий субъектлар ўртасида давлат активлари ёки хизматларини кўрсатиш бўйича узоқ муддатли шартнома бўлиб, унда хусусий сектор анчагина хавф-хатарни ўз зиммасига олади ва самарадорлик ва унумдорликка жавобгардир ва шунга қараб наф кўради"[1]. ДХШ жаҳон иқтисодиётида давлат ва хусусий секторнинг ўзаро муқобил ҳаракати тенденциясини ўсишини акс еттиради ва нафақат транспортда, балки энергетика, коммунал хизматлар, сув таъминоти ва бошқа соҳаларда ҳам муваффақиятли қўлланилмоқда.

Жаҳон амалиёти шуни кўрсатадики, бугунги кунда транспорт соҳаси давлат-хусусий шерикликни ривожланиши мумкин бўлган энг истиқболли сегментлардан биридир. Дунёда транспорт объектларини қуришга сармоя киритиш учун хусусий ва акциядор капитални энг самарали жалб қилиш бўйича кўплаб мисоллар мавжуд [2]. Шуниси эътиборга жоизки, ХХ асрдаги энг йирик лойиҳаси – **50, 5 км узунликдаги Ла-Манш бўғози остида Евротуннел қуриш учун инвестиция қилиш тажрибаси**, бу бутунлай хусусий инвесторлар томонидан амалга оширилди: £206 млн. – хусусий институционал инвесторлар; £770 млн. – акцияларни манзилли



жойлаштири орқали; £45 млн. – JTJ/F-M; 5 млрд. гача. – синдикатлаштирилган банк кредити орқали. Евротуннелнинг ҳақиқий қурилиш харажатлари туннелнинг хавфсизлиги ва экологик тозалигига бўлган талабларнинг ортиши сабабли £4, 65 млрд.ни ташкил этди (режалаштирилган лойиҳа қиймати £2, 6 млрд. эди) [3].

Хитойда 2001-2010 йилларда ташқи савдо ва умуман ЯИМнинг ўсиш суръатларининг пасайиши, кўчмас мулк бозоридаги нархларнинг кескин тушиши ва кўплаб соҳаларда ортиқча ишлаб чиқариш инқироzi мамлакат раҳбариятини келажакдаги иқтисодий ривожланишининг янги кучли драйверларини аниқлашга мажбур қилди. Хитой Халқ Республикаси ҳукумати ДХШ ролини фаоллаштиришга ва "ҳаддан ташқари монопотлашган давлат корпорацияларига"хорижий ва миллий хусусий капитални жалб қилиш учун янада қулай шароитлар яратишга мажбур бўлди. Бугунги кунда "Хитой мамлакатнингнинг асосий манбалари **капитални экспорт қилиш, инноваци- он ривожлантириш ва ички истеъмол** деб аталмиш янги ривожланиш босқичига кириб бормоқда. Хитой иқтисодчиларининг тармоқлараро балансларга асосланган ҳисоб-китобларига кўра, тезюлар темир йўлларни ривожлантиришга сармоя киритган 1 млрд. юан темир йўл саноатида 20 мингдан ортиқ янги иш ўринлари ва тегишли соҳаларда 2 баравар кўп иш ўринларини яратади. Барча транспорт турларининг жадал ривожланиши ХХР иқтисодиётининг юқори ўсиш суръатларини сақлаб, аҳолининг ички ва ташқи ишбилармонлик ва туристик ҳаракатчанлигининг кескин ўсишига олиб келди" [4].

Ўзбекистонда ДХШ соҳасидаги норматив-ҳуқуқий базани такомиллаш- тириш бўйича дастлабки қадамлар қўйилди: Ўзбекистон Президентининг "Республика иқтисодиётига тўғридан-тўғри хорижий инвестицияларни жалб қилиш механизмларини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғриси- да"ги қарори имзоланди [5]; Вазирлар Маҳкамасининг "Ўзбекистон Республикаси Молия вазирлиги ҳузуридаги Давлат-хусусий шерикликни ривожлантириш агентлиги фаолиятини ташкил этиш тўғрисида" ги қарори [6], Агентлик фаолиятини тартибга солувчи "Давлат-хусусий шериклик тўғрисида" ги Ўзбекистон Республикаси Қонуни [7] қабул қилинди.

Ўзбекистон Республикасининг ДХШ соҳасидаги давлат сиёсатининг асо- сий йўналишлари қуйидагилардан иборат: *иқтисодий ўсишни рағбатлан- тириш ва мамлакатнинг барқарор ривожланишини таъминлаш; ДХШ соҳасидаги давлат дастурларини ишлаб чиқиш ва амалга ошириш; мавжуд давлат инфратузилмасини шакллантириш, тиклаш, улардан фойдаланиш, техник хизмат кўрсатиш, сифат даражасини оширишга кўмаклашиш давлат хизматлари сифатини ошириш ва уларга*



киришни кенгайтириш; хусусий сектор маблағларини, шу жумладан хорижий инвестицияларни жалб қилиш- ни таъминлайдиган шарт-шароитларни яратиш; илмий тадқиқотларни давлат томонидан қўллаб-қувватлаш, ДХШнинг институционал ва ҳуқуқий асосларини ривожлантириш ва такомиллаштиришнинг замонавий усуллари ва технологияларини жорий этиш.

ДХШ шакллари қўллаш учун (концессиялар, "қуриш-фойдаланиш-узатиш" схемалари, узоқ муддатли лизинг ва бошқалар) эксперт-мутахассислар қуйидагиларни таклиф қилишади:

- транспорт соҳасида бошқарув тизимини ва ДХШнинг ташкилий-иқтисодий моделини яратиш ва ушбу бошқарув моделини шакллантириш ва ишлаш механизмларидан фойдаланиш мақсадга мувофиқ бўлган транспорт инфратузилмаси сегментларини аниқлаш;
- капитал талаб қиладиган лойиҳаларни амалга оширишнинг экологик жиҳатларида ДХШ жараёни иштирокчиларининг ҳуқуқ ва мажбуриятларини таъминлаш;
- давлат ва инвестор ўртасида ҳуқуқлар, мажбуриятлар ва хавфларнинг аниқ қонуний тақсимланишини таъминлайдиган норматив-ҳуқуқий базани ишлаб чиқиш, шунингдек, дастур учун устувор йўналишларни аниқлаш [8].

Мавжуд транспорт инфратузилмаси объектларини модернизация қилиш ва фойдаланишга қаратилган хулосалар ичида концепцияларга тегишли қисми кўпроқ ўрин эгаллайди. Бизнинг фикримизча, йўлларнинг ҳаракатни ўтказиш салоҳиятини ошириш ва ўз маҳсулотларини жўнатишдан манфаатдор бўлган концессионерларни, яъни кўмир, металл, металл рудаси, қурилиш материал- лари, кимёвий ва минерал ўғитлар, дон ва нон маҳсулотлари, мева-сабзавот ва пахта маҳсулотларини етказиб берувчи йирик хусусий юк ташувчиларни жалб қилиш самарали бўларди. Ушбу амалиёт аллақачон нодавлат фойдаланиш йўлларини қуриш шаклида мавжуд эди, аммо ҳозиргача у фақат ўз корхоналарининг эҳтиёжларини қондиришга қаратилган.

ДХШнинг муқобил вариантларини танлашда муҳим нуқта – бу томонлар ўртасида хавфларнинг мақбул тақсимланиши. Лойиҳа билан боғлиқ бўлган техник, ишлаб чиқариш ва бозордаги хавфларининг аксарияти одатда хусусий шерик томонидан қопланади, сиёсий, ҳуқуқий ва макроиқтисодий хатарлар еса давлат томонидан қабул қилинади.

Энг мақбул вариант – объектни қуриш, модернизация қилиш, бошқариш ва/ёки ишлатиш бўйича муайян вазифаларни ҳал қилиш учун хусусий компанияни жалб қилиш. Ушбу турдаги шартноманинг умумий хусусияти фойдаланувчи тўловларининг йўқлиги. Масалан, ДХШ асосида оддий (бепул) автомагистрал қурилиши пайтида давлат хусусий



компанияга йўлни қуриш учун шартнома суммаларини, операцион босқичда эса уни таъмирлаш, техник хизматини кўрсатиш ва капитал таъмирлаш учун керакли харажатларни тўлайди.

Қуйидаги давлат ва хусусий бизнес ўртасидаги муносабатларнинг бошқа турларига хос бўлмаган транспорт соҳасидаги ҳамкорлигининг ўзига хос хусусиятларини ажратиб кўрсатиш мумкин:

- шартномаларнинг узоқ муддатли амал қилиши (10-15 йилдан 20 йилгача ёки ундан кўп, концессиялар учун – 50 йилгача);

- лойиҳалар маълум бир объект учун тузилади (пулик йўл, темир йўл, кўприклар, ижтимоий инфратузилма объекти ва бошқалар), унинг тугаш санасини аниқ кўрсатган ҳолда;

- лойиҳани молиялаштиришнинг ўзига хос шакллари: *давлат томонидан молиялаштириш билан тўлдирилган хусусий инвестициялар ёки бир нечта иштирокчилар билан бирлаштирилган инвестициялар орқали;*

- ҳар бир шартнома учун бир нечта потенциал иштирокчилар ўртасида интилиш (кураш) мавжуд бўлганда, **рақобат муҳитининг** мажбурий мавжудлиги;

- шериклик иштирокчилари ўртасида жавобгарликни тақсимлашнинг ўзига хос шакллари: давлат лойиҳанинг мақсадларини жамият нуқтаи назаридан шакллантиради, нарх ва сифат параметрларини белгилайди, лойиҳани амалга ошириш мониторингини ишлаб чиқади; хусусий шерик лойиҳанинг турли босқичларида ишлаб чиқариш, молиялаштириш, қуриш, эксплуатация қилишда операцион фаолиятни амалга оширади, бошқариш, истеъмолчиларга хизмат кўрсатишнинг амалиётмонларини ишлаб чиқади.

- томонларнинг (контрагентларнинг) тегишли шартномалари асосида ҳамкорлик шартномаси иштирокчилари ўртасида хавф алмашиш [9].

Концессия бутун дунё бўйлаб транспортда ДХШ шартномасининг энг кенг тарқалган тури ҳисобланади. Концессиянинг умумий хусусияти – фойдаланувчи тўловларнинг мавжудлиги ҳисобланади, шартнома томонлар ўртасида маълум бир тарзда тақсимланади. Концессия шартномалари объектлари – пулик йўллар, кўприклар ва туннеллар (лойиҳадан топиладиган даромадлар тариф орқали олинади), аэропортлар (учиш ва қўниш тўловлари ва ижара тўловлари учун тўловлар, товарларни ташиш ва сақлаш учун тўловлар, ижара ҳақи ва бошқалар.

Концессионерни лойиҳани амалга ошириш учун харажатларни тежашга, ишларни самарали бажаришга ва кейинчалик транспортнинг ишлашини самарали ташкил этишга ундайдиган бундай концессия шартномасини тузишни бошлаш керак, бу унга инвестиция қилинган сармояни тезроқ қайтариш имкониятини беради. Шундай қилиб, транспорт инфратузилмасининг барқарор ривожланишини таъминлаш учун



транспорт соҳасига нодавлат маблағларни жалб қилишнинг энг истиқболли йўналиши – бусиз юқори самарали ДХШни ташкил этиш тизимини шакллантириш, транспорт стратегиясининг мақсадларини тўлиқ амалга ошириш ва иқтисодий рақобатбардошлик даражага эришиш мумкин эмас.. Хусусий шерик объектни лойиҳалаш ва қуришдан ташқари, узоқ вақт давомида ўз фаолиятини амалга оширганда, концессия шартномасининг предмети ҳаёт цикл лойиҳаси деб қаралади. Ушбу ёндашув лойиҳа иштирокчиларининг харажатларини оптималлаштириш ва хусусий компанияни қурилиш сифатини оширишга қизиқтиришга имкон беради. Бироқ, хусусий инвесторлар кўпинча лойиҳаларни амалга оширишда кўплаб тўсиқларга эга.

Бюджетдан ташқари маблағларни жалб қилиш механизмлари ва воситаларини, шунингдек транспорт ва логистика инфратузилмаси соҳаларида ДХШнинг иқтисодий ва молиявий механизмларини ишлаб чиқиш мамлакатнинг транспорт сиёсатини узоқ муддатли истиқболда амалга ошириш вазифаларини ҳал қилиш доирасида қуйидаги чоратadbирларни ўз ичига олиши керак:

- юқори тезликда устувор ривожлантириш ва транспорт компаниялари ва юк эгалари билан кафолатланган тўловлар ва узоқ муддатли тариф шартларини таъминлайдиган тўлов ёки тўлов форматида шартномалар бўйича тезюар, ўта тезюар темир йўл йўловчи ташиш поездлар ҳаракатини амалга ошириш;

- автотранспорт, тезюар автомобил йўлларини ривожлантириш; ҳудудларнинг саноат ва транспорт марказларида юкларни бошқариш соҳаларида логистика марказларини ривожлантириш;

- ташиш йўналишлари, юк турлари, транспорт шароитлари ва бошқа хусусиятлар бўйича фарқлаш имконияти билан "маҳаллий тарифлар" амалиётини жорий этиш;

- лойиҳа провардада давлат сотиб олиш, қўшма инвестициялар, қўшма компания орқали биргаликда молиялаштиришни назарда тутадиган инвестиция шартномаларидан фойдаланиш амалиётини ишлаб чиқиш.

Ушбу мақсадларга эришиш учун давлат ҳукумати томонидан қуйидаги кенг қамровли институционал чораларни ишлаб чиқиш ва қабул қилиш зарурати асосланади: ДХШнинг асосий тушунчаларини бирлаштиришга, шаффофликни оширишга ва транспорт секторининг инвестицион жозибадор лигини оширишга қаратилган норматив-ҳуқуқий базани такомиллаштириш; транспорт мажмуаси фаолиятидан, хусусан автотранспорт воситаларидан чи- қиндиларни экологик хавфсиз йиғиш, сақлаш, йўқ қилиш, зарарсизлантириш, қайта ишлаш учун ДХШ асосида инфратузилмани яратишни рағбатлан- тирадиган меъёрий-ҳуқуқий базани шакллантириш; қурилиш лойиҳаларини молиялаштириш шартлари



бўйича таклифлар тўпламини ишлаб чиқиш ва молиявий механизмларини ишлаб чиқиш, лойиҳаларни молиялаштиришнинг мавжуд манбалари рўйхатини кенгайтириш.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг "Республика иқтисодиётига тўғридан-тўғри хорижий инвестицияларни жалб қилиш механизмларини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида" ги [5] фармонидан келиб чиққан ҳолда хорижий инвесторларга 1, 66 млрд долларлик 15 та лойиҳа таклиф этади. Хусусан, Тошкентда қиймати \$470 млн да халқаро "Шарқ аэропорти" қурилиши 2020 йилда ДХШ шартларида бошланган. Бундан ташқари, транспорт инфратузилмаси соҳасида инвесторлар учун қуйидаги ДХШ лойиҳаларини амалга ошириш режалаштирилган:

пуллик йўлларни қуриш Тошкент – Андижон ва Тошкент – Самарқанд; минтақавий аэропортларни модернизация қилиш ва бошқалар.

Ривожланган мамлакатларнинг давлат ва хусусий бизнес ўртасидаги ҳамкорлик соҳасидаги тажрибасини ўрганиш асосида транспорт соҳасида хусусий сектор билан ҳамкорлигининг бир қанча устувор йўналишлари аниқланди:

– транспортда ташишларни ташкил этиш ва назорат қилишнинг энг янги автоматика ва телемеханика тизимларини жорий этиш;

– темир йўл линияларини электрлаштириш;

– халқаро транзит темир йўл йўлаклари ва йўл участкаларида ҳаракат хавфсизлиги, сифати ва тезлигини ошириш учун темир йўлларни таъмирлаш ва тиклаш;

– темир йўлларда ҳаракатни ўтказиш қобилиятини ошириш учун унинг иншоотларини ривожлантириш (юкларни қабул қилиш ва жўнатиш станцион йўлларни узайтириш, иккинчи йўлларни, қўш йўлли қўшимчаларни чўзиш ва бошқа объектларни қуриш ҳисобига);

– турли транспорт тизимларининг самарадорлигини оширишга ёрдам берадиган рақамли технологияларни жорий этиш.

Хулоса қилиб шуни таъкидлаш керакки, айнан ДХШ механизмларидан фойдаланиш малалари ўз вақтида ҳал қилинса, бу ниҳоят транспорт соҳасининг динамик ва замонавий ривожланиши муаммосини ҳал қилишга ёрдам беради, натижада транспорт тизими доирасида кўп йиллар давомида табиий монополиялар сифатида ҳал қилинмасдан тўпланиб қолган муаммоларга дастлабки ишончли ечим топилади.

Хулоса қилиб шуни таъкидлаш керакки, айнан ДХШ механизмларидан фойдаланиш масалалари ўз вақтида ҳал қилинса, бу ниҳоят транспорт соҳасининг динамик ва замонавий ривожланиши муаммоларини ҳал қилишга ёрдам беради, натижада транспорт тизими доирасида кўп йиллар давомида соҳага табиий монополиялар сифатида қаралиб, ҳал қилинмасдан тўпланиб қолган муаммоларга дастлабки ишончли ечимлар топилади.



Адабиётлар рўйхати

1. What are Public Private Partnerships? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/overview/what-are-public-private-partnerships>.
2. О. Н. Панамарева. Государственно-частное партнерство как основной инструмент технического, технологического прорыва в развитии транспорта России и повышения ее конкурентоспособности. Журнал Университета водных коммуникаций. Выпуск 1. С.180 – 193.
3. <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%95%D0%B2%D1%80%D0%BE%D1%82%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%B5%D0%BB%D1%8C>
4. Транспортный комплекс КНР превратился в инструмент ускорения социально-экономического развития Китая. <https://cyberleninka.ru>.
5. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 29.04.2019 йилдаги ПҚ-4300-сонли “Республика иқтисодиётига тўғридан-тўғри хорижий инвестицияларни жалб қилиш механизмларини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида” қарори.
6. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 13.12.2018 йилдаги 1009-сонли “Ўзбекистон Республикаси молия вазирлиги ҳузуридаги давлат-хусусий шерикликни ривожлантириш агентлиги фаолиятини ташкил этиш тўғрисида” қарори.
7. Ўзбекистон Республикасининг 10.05.2019 йилдаги ЎРҚ-537-сонли “Давлат-хусусий шериклик тўғрисида” Қонуни.
8. Герами В.Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики. https://studme.org/1500041523351/logistika/upravlenie_transportnymi_sistemami_transportnoe_obespechenie_logistiki
9. Сборник материалов конференции «2016 IEEE Conference on Quality Management, Transport and Information Security, Information Technologies (IT&MQ&IS). Proceedings» <http://quality-journal.ru>