

YO'L-QURILISH SOHASIDA DAVLAT-XUSUSIY SHERIKLIGINING FRANSIYA TAJRIBASI

Annotatsiya: Yo'l infratuzilmalari iqtisodiy sirkulyatsiya hamda insonlarning kundalik faoliyatlari uchun muhim hisoblanadi. Ishlab chiqarishni ta'minlashda va iste'mol mahsulotlarini yetkazib berishda yo'l tarmoqlari asosiy vazifani bajaradi. Ushbu sabablar tufayli yo'l tarmoqlarini takomillashtirishning, yo'l-qurilishga investitsiya qilishning iqtisodiy-ijtimoiy va makroiqtisodiy foydalari mavjud. Yo'l infratuzilmalarini barpo qilish yuqori darajadagi moliyaviy resurslarni talab qilgani uchun byudjet mablag'lari bilan bir qatorda xususiy sarmoyadan ham foydalaniladi. Yo'l-qurilishni moliyalashtirishda asosan davlat-xususiy hamkorligining konsessiya usuli amalda tadbiq qilinadi. Yo'l-qurilish konsessiya hamkorligining Fransiya modeli o'ziga xos xususiyatlari va davrlari bilan klassik konsessiya modellaridan ajralib turadi. Konsessiya sherikligining Fransiya modeli xalqaro miqyosda qozongan muvaffaqiyatlari bilan global doirada salohiyatli mavqega ega.

Kalit so'zlar: yo'l-qurilish, yol tarmoqlari, yo'l infratuzilmasi, avtomagistral, transport xizmatlari, yetkazib berish, tashib berish, mahsulotni tarqatish, investitsiya, xususiy sarmoya, xususiy kapital, davlat xususiy hamkorligi, davlat xususiy sherikligi, konsessiya modeli, konsessiya loyihasi, investitsiyani moliyalashtirish, iqtisodiy samaradorlik, ishlab chiqarish unumdorligi, EBITDA koeffisienti, kapitalning aylanish koeffisienti, kredit, qarzdorlik darajasi, moliyaviy leveraj.

KIRISH

Iqtisodiy o'sish mavzusi dastlab Adam Smitning (1776) iqtisodiy qarashlari bilan maydonga keldi va hozirgi davrga qadar iqtisodchilarni hamda hukumatlarni o'ylantirmoqda, bosh qotirishga undamoqda, hattoki ba'zan tashvishga solmoqda. XVIII asrning oxirlarida iqtisodiyot nazariyasiga kirgan iqtisodiy o'sish tushunchasining negizini, yangi bozorlarga chiqish imkoniyatlari va ishlab chiqarilgan mahsulotlarni ayirboshlash darajasi tashkil qiladi, ya'ni yetkazib berish va transport xizmatlari. Global iqtisodiy tizimning faoliyatlarini ta'minlashda hal qiluvchi asosiy omil hisoblanadigan transport xizmatlari yordamida insonlarning kundalik hayotlari uchun muhim ahamiyatga ega bo'lgan iste'mol mahsulotlari va xizmatlar etkazib beriladi. Transport xizmatlarining katta qismi avtomobil yo'llari orqali tashish va yetkazib berish asosida amalga oshirilishi sababli, mintaqalarning taraqqiyoti va rivojlanishida yo'l tarmoqlari muhim o'rin tutadi.

Sotsiologik tadqiqotlar natijasiga ko'ra, inson umrining o'rtacha 4 yilini [16] va 10% daromadini [15] yo'l transportiga sarflar ekan. Individual doirada bu darajada muhim o'ringa ega bo'lgan yo'l tarmoqlari mahalliy, hududiy, mintaqaviy, milliy va global doirada qanchalik muhim ekanligini tafakkur qilish unchalik murakkab emas. Yo'l infratuzilmalari "ishlab chiqarish – yetkazib berish – iste'mol" spiralining markazida turadi hamda insonlarning farovonlik darajasiga va hududning iqtisodiy faoliyatlariga bevosita ta'sir qiladi. Sanoat, tijorat va qishloq xo'jaligi sohalarining samaradorligini oshirish bilan bir qatorda davlatning iqtisodiy-ijtimoiy jihatdan milliy va xalqaro miqyosda rivojlanishida yo'l infratuzilmalari asosiy rolni bajaradi. Iqtisodchi olimlar tarafidan olib borilgan tadqiqod va izlanishlar xulosasiga ko'ra, yo'l tarmoqlariga qilingan investitsiyalar jamiyatga ijobiy ta'sirlarini o'tkazadi. Davlatimiz rahbarining ta'kidlaganlaridek, yo'l infratuzilmalariga qilanadigan investitsiyalar kelajakda mamlakatimizning iqtisodiy-ijtimoiy jihatdan uzoq muddatli hamda barqaror o'sishini va rivojlanishini kafolatlaydi [2].

I. YO'L INFRATUZILMALARINI TAKOMILLASHTIRISHNING IQTISODIY AHAMIYATI

A. Transport xizmatlari

Transport xizmatlari – yo'lovchilarni, mahsulotlarni, energiyani, xabarlarini, axborotlarni va ma'lumotlarni tashish, yetkazib berish, uzatish va tarqatishdan iborat bo'lib, insonlarning hayot faoliyatlari uchun muhim hisoblanadigan iste'mol, harakatlanish, yoritish, isitish, va axborot almashish kabi birinchi darajadagi ehtiyojlarini ta'minlash borasida asosiy rolni o'ynaydi. Davlat va mintaqaning istiqboldagi iqtisodiy yutuqlari hamda xalqaro va ichki tijoratning rivojlanish imkonlari transport xizmatlariga bevosita bog'liq hisoblanadi. Transport xizmatlari dunyo iqtisodiyotini harakatga keltiruvchi iqtisodiy motor vazifasini bajaradi. Transport xizmatlarining asosiy qismi yo'l tarmoqlari orqali amalga oshirilishi sababli avtomobil yo'llari orqali tashish xizmatlari global iqtisodiyotda muhim ahamiyat kasb etadi.

Butun jahonda amalga oshiriladigan transport xizmatlarining o'rtacha 75 foizi yo'l tarmoqlari orqali amalga oshadi. Xalqaro transport xizmatlari faoliyatlarini vujudga keltirishda avtomobil yo'llari orqali yuk tashish xizmatlari tayanch yoki bog'lovchi vazifasini bajaradi. Yo'lovchilarni yoki mahsulotlarni temir yo'llari, suv yo'llari va havo yo'llari orqali tashishning dastlabki va yakuniy bosqichlari yo'l tarmoqlari vositasida amalga oshiriladi. Tashqi tijoratda import mahsulotlarini tashib berishda, eksport mahsulotlarini olib kelishda; ichki tijoratda mahsulotlarni mamlakat ichkarisida tashib berishda; global tijoratda mahsulotlarni tranzit tashishda avtomobil yo'llari orqali yuk tashish xizmatlari asosiy rolni o'ynaydi. Yukning boshlang'ich nuqtadan yuklanib, faqatgina yakuniy manzilda tushirilishi, ya'ni oraliq tushirish va yuklash ehtiyojining mavjud emasligi nuqtayi nazaridan, yo'l tarmoqlari orqali yuk tashish xizmatlari, muqobil tashish xizmatlariga nisbatan ustun hisoblanadi. Ustunligining boshqa sabablari; yukka mos transport vositalarining mavjudligi, yuklash va tushirishning qulayligi, narxni kelishishning osonligi va bu jarayonlarni qisqa vaqt ichida amalga oshirishning mumkinligi mahsulot xavfsizligini ta'minlash nuqtayi nazaridan muhim hisoblanadi.

Avtomobil vositalari orqali tashish va yetkazib berish xizmatlarini amalga oshirishda yo'l tarmoqlari asosiy vazifani bajaradi. Alternativ transport tarmoqlariga qaraganda, yo'l transport tarmoqlari haqiqiy o'rgimchak to'ri kabi butun mamlakat hududlarini qamrab oladi va transport vositalarining uzluksiz sirkulyatsiyasini hamda mahsulot va yo'lovchilarning maksimal dispersiyasini ta'minlaydi. Inson tanasining sog'lomligi va harakati uchun qon tomirlari bajaradigan mutanosib vazifani davlat organizmi uchun yo'l tarmoqlari ijro qiladi, ya'ni inson vujudi uchun qon tomirlari qanchalik muhim ahamiyatga ega bo'lsa davlatning iqtisodiy va ijtimoiy istiqboli uchun yo'l tarmoqlari shunchalik muhim ahamiyat kasb qiladi. Yo'l tarmoqlarining regressiya va'ziyatida bo'lgan mintaqalarda iqtisodiy asfiksiya [26] (bo'g'ilish) vujudga keladi. Yo'l infratuzilmalariga investitsiya qilish davlatning kelajakdagi rivojlanishini kafolatlaydi.

B. Yo'l infratuzilmalariga qilingan investitsiyaning iqtisodiy-ijtimoiy foydalari

Yo'l infratuzilmalarini barpo qilishdan asosiy maqsad, butun davlat hududlari bo'ylab yo'lovchilarning erishish imkoniyatlarini va mahsulotlarni yetkazib berish yoki tarqatish imkoniyatlarini kafolatlash hamda erkin savdoni rag'batlantirish orqali proteksionizmni¹ qisqartirishdan iborat. Buni ta'minlash uchun; foydalanishga qulay, xavfsiz va iqtisodiy jihatdan tejamkor yo'l tarmoqlarini butun mamlakat hududlari bo'ylab diffuziv holatda barpo qilish zarur. Yo'l tarmoqlari, transport infratuzilmasi hamda transport xizmatlarining mukammal holatda barpo qilinmagan mintaq va davlatda yo'lovchilarni, ishchilarni, mahsulotlarni va xizmatlarni bir hududdan boshqa hududga tashishni tasavvur qilib bo'lmaydi. Davlatning rivojlanganlik hamda insonlarning farovonlik darajasi transport xizmatlariga va bu xizmatlar faoliyatini ta'minlovchi tarmoq infratuzilmasiga bog'liq bo'ladi. Yo'l infratuzilmalariga investitsiya qilishning davlatga ijtimoiy, iqtisodiy hamda makroiqtisodiy jihatdan qator foydalari mavjud.

¹ Proteksionizm – ichki bozorni himoyalash maqsadida bojxona to'lovlari va maxsus soliqlarni joriy qilish orqali erkin savdoni hamda importni cheklashni ko'zlagan iqtisodiy reforma. Milliy korxonalarni hamda ishchilarni rag'batlantiradi ammo iste'molchilarga, investitsiyaga va innovatsiyasaga o'zining salbiy ta'sirlarini o'tkazadi.

Ijtimoiy foydalari, insonlarning hayot farovonligini ko'tarishga o'zining ijobiy hissalarini qo'shadi, kambag'allikni qisqartiradi va yo'llardagi tirbandlikni kamaytiradi. Fransiyada yo'l tirbandliklarida yo'qotiladigan o'rtacha vaqt, kishi boshiga yillik 47 soatni tashkil qiladi va buning natijasida Fransiya iqtisodining yillik zarari 5,9 milliard yevroga teng, Yevropa Ittifoqida bu ko'rsatkich 50 milliard yevro [20]. Yaxshilangan yo'l tarmoqlari ba'zi chekka hududlarni sivilizatsiyaga hamda shaharlarga bog'lash orqali hududdagi iqtisodiy faollikning kengayishiga, tijoratning qulaylashishiga, yangi ishlab chiqarish korxonalarining paydo bo'lishiga hamda turizmning rivojlanishiga sabab bo'ladi. Buning natijasida yangi ish o'rinlari vujudga keladi va aholining ish bilan bandlik darajasi ko'tariladi hamda aholi orasidagi kambag'allik qisqaradi. Boshqa tomondan, ta'lim-tarbiya hamda sog'lik muassasalariga erishish osonlashadi.

Iqtisodiy va makroiqtisodiy foydalari, yo'l infratuzilmalariga qilingan investitsiyalar natijasida hududda ishlab chiqarish samaradorligi hamda mehnat unumdorligi oshadi. Yo'l-transport infratuzilmalari, hududdagi korxonalarining ishlab chiqarish samaradorligini ko'tarishning muhim omili hisoblanishi bilan bir qatorda, ishlab chiqarish hajmini oshirishda o'zining ijobiy hissasini qo'shadi. Va buning natijasida, yalpi milliy mahsulot (YMM) hajmi oshadi hamda davlatning infratuzilmaga investitsiya qilish imkoniyatlari kengayadi. Tarmoq infratuzilmalariga qilingan investitsiyalarning mintaqadagi iqtisodiy samaradorlikka ko'rsatadigan ta'sirlari borasida amalga oshirilgan ilmiy-amaliy tadqiqotlarning natijalariga ko'ra; yo'l tarmoqlari infratuzilmalariga qilingan investitsiyaning miqdoriga nisbatan, korxona xarajatlari (o'zgarmas xarajatlar) o'rtacha 1,1% ga va ishlab chiqarish xarajatlari (o'zgaruvchan xarajatlar) o'rtacha 2,7% ga kamayadi [19]. Bu jarayonni oddiy misol bilan tushuntiradigan bo'lsak, 2024 yilda Buxoro viloyati miqyosida yo'l tarmoqlari infratuzilmalariga qilingan 100 milliard so'mlik investitsiya, 2025 yildan boshlab viloyatdagi ishlab chiqarish korxonalarining hisobiga yillik 3.8 milliard so'mlik sof foyda sifatida qaytadi. Tabiiy ravishda bu investitsiyaning qo'shni viloyatlarga ham ijobiy ta'sirlari seziladi va eng asosiysi xalq farovonligi xususida juda muhim ahamiyat kasb qiladi.

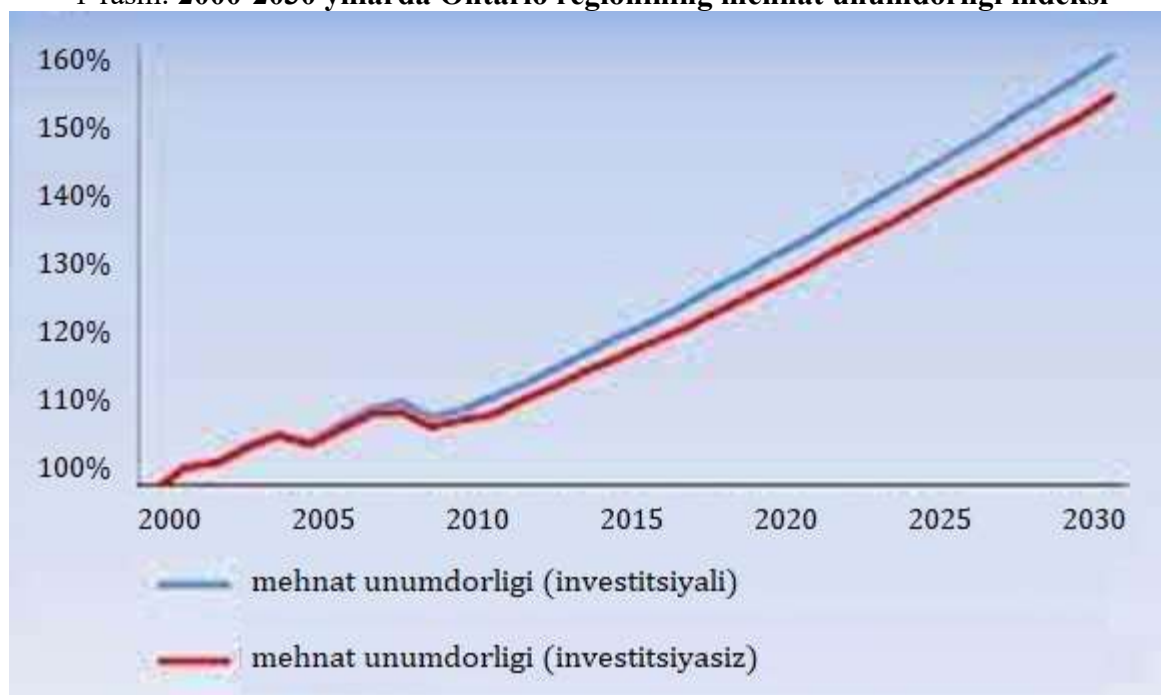
Yo'l tarmoqlari infratuzilmalariga qilingan investitsiyalar, tizimning operativligini oshiradi hamda yo'l tarmoqlaridagi tirbandlikni kamaytiradi va bu holat o'z navbatida ishlab chiqarish xarajatlarini kamaytirish, daromad darajasini ko'tarish, yangi ish o'rinlarini barpo qilish, innovatsiyalar uchun mablag' ajratish hamda iqtisodiy jihatdan o'sishni ta'minlash imkonlarini vujudga keltiradi. Iqtisodiy jihatdan o'sish darajasi qisqa davr mobaynida ahamiyatsizdek tuyulishi mumkin, ammo uzun davr mobaynidagi kumulativ effekti ulkan hissalarini vujudga keltiradi. Ontario regionida 2000-2030¹ yillar orasida yo'l tarmoqlari infratuzilmalariga qilingan investitsiya natijasida mehnat unumdorligi indeksining o'zgarish darajasi 1-rasmda ko'rsatilgan. 2000 yilni bazaviy yil sifatida olganimizda, yo'l tarmoqlari infratuzilmalariga investitsiya qilingan holatdagi mehnat unumdorligining o'sish darajasi (ko'k chiziq) hamda investitsiya qilinmagan holatdagi mehnat unumdorligining o'sish darajasi (qizil chiziq) va ular orasidagi farqni kuzatishimiz mumkin. Grafikka asosan 2010 yilda 2% (real ko'rsatkichlar asosida hisoblangan) bo'lgan indekslar orasidagi farq 2030 yilga borib 7% ga ko'tariladi, ya'ni yo'l infratuzilmasiga qilingan investitsiyaning mahsuldorlikka qo'shgan hissasi vaqt o'tishi bilan ortib boradi [21]. Yo'l infratuzilmalariga sarflangan sarmoyaning iqtisodiy hamda makroiqtisodiy foydalarini kafolatlash uchun, infratuzilma loyihasini mukammal o'rganib strategik investitsiya qilish zarur.

Fransiya Davlati 1,1 million kilometrdan iborat yo'l tarmoqlari bilan Yevropada birinchi o'rinda turadi (2-rasm) hamda Yevropa Ittifoqi umumiy yo'llarining 20 foizini tashkil qiladi. Ushbu yo'l tarmoqlarning 12000 kilometri **avtomagistral**lar, 10000 kilometri **milliy yo'llar** va 380000 kilometri **regional (departament) yo'llardan** iborat bo'lib, 705000 kilometrini **munisipal (shahar) yo'llar** tashkil qiladi. Yo'l tarmoqlari sektori 2.2 million kishini bevosita ish bilan ta'minlaydi, bu ko'rsatkich umumiy ish bilan bandlikning 8 foizini tashkil qiladi. Sektorning yalpi milliy mahsulotga (2665 milliard €) qo'shadigan yillik hissasi 373 milliard (YMM/14%) yevro bo'lib, yo'l tarmoqlari bilan aloqali maxsus soliqlardan (yoqilg'i soliqlari, sug'urta soliqlari,

¹ 1990-2010 yillarda Ontario regionida transport infrastrukturasi qilingan investitsiyaga nisbatan mehnat unumdorligining o'zgarish progressiyasi asosida prognoz qilingan.

ekologiya soliqlari, transport vositalarini ro'yxatdan o'tkazish soliqlari, yuk tashish soliqlari va boshqa soliqlarlar) davlat xazinasiga bevosita tushadigan yillik tushum 49 milliard yevroni tashkil qiladi. Yuk va mahsulotlarning 89% hamda yo'lovchilarning 87% yo'l tarmoqlari orqali tashiladi va etkazib beriladi [13].

1-rasm. 2000-2030 yillarda Ontario regionining mehnat unumdorligi indeksi



Manba : Rapport final du CSPP¹, Ministère des Transports de l'Ontario

II. YO'L-QURILISHNI MOLIALASHTIRISHNING FRANSIYA TAJRIBALARI

A. Fransiya yo'l tarmoqlari tizimi

Fransiyaning avtomagistral yo'llarida transport vositalarini boshqarish to'lovli ya'ni pullik bo'lib, avtomagistrallardan tashqari barcha yo'llar bepul ya'ni tekin yo'llar hisoblanadi. **Milliy yo'llarda** harakatlanishning eng yuqori tezligi 90 kilometr soatga teng bo'lib, avtomagistrallarga paralel shaklda xizmat ko'rsatadi. Milliy yo'llarning "mavjudlik va faoliyat ko'rsatish" majburiyati Davlatning 24 iyun 1989 yil "Milliy yo'llar qonuni" bilan kafolatlangan. Milliy yo'llar qonunida ko'zda tutilgan asosiy maqsad, insonlarning haq-huquqlarini himoyalashdan iborat bo'lib, davlatning har hududiga bepul yo'llar orqali bora olish huquqini ta'minlash hisoblanadi. Milliy yo'llarni barpo qilish, ta'mirlash, sirpanchilikda tuzlash va boshqa barcha texnik xizmatlar ko'rsatishni moliyalashtirish, Fransiya transport infratuzilmasini moliyalashtirish agentligi (AFITF²) tomonidan boshqariladi. 2004 yilda tuzilgan ushbu davlat muassasasiga byudjetdan yillik o'rtacha 2,5 milliard yevro atrofida mablag' ajratiladi.

Regional yo'llar, region va departamentlarning asosiy yo'llari bo'lib ularni barpo qilish va ta'mirlash xizmatlari departamentlar (viloyat) tarafidan moliyalashtiriladi va Fransiya departamentlari Assambleyasi (ADF³) tomonidan nazorat qilinadi. Zaruriy ehtiyoj hollarida davlat byudjetidan qo'shimcha mablag'lar ajratiladi va yangi regional yo'llarni barpo qilish hamda mavjud regional yo'llarni ta'mirlash ishlari ADF tomonidan moliyalashtiriladi; 2008 yilda 4,7 milliard va 2016 yilda 2,8 milliard yevrolik qo'shimcha paketlar ajratilgan. Shahar yo'llari, qishloq yo'llari, kommunal yo'llar, qishloq xo'jaligi yo'llari, o'rmon yollari va ko'chalarni barchasi munisipal yo'llar kategoriyasiga kiradi. Munisipal yo'llarni barpo qilish, ta'mirlash va boshqa barcha texnik xizmatlarni amalga oshirish munisipal (shahar) Kengashlar tarafidan moliyalashtiriladi va boshqariladi. Fransiya yo'l tarmoqlarining umumiy narxi (biznes bahosi) 2000 milliard yevro hisoblanadi [28] va bu yo'llarni ta'mirlash uchun yillik o'rtacha 15 milliard

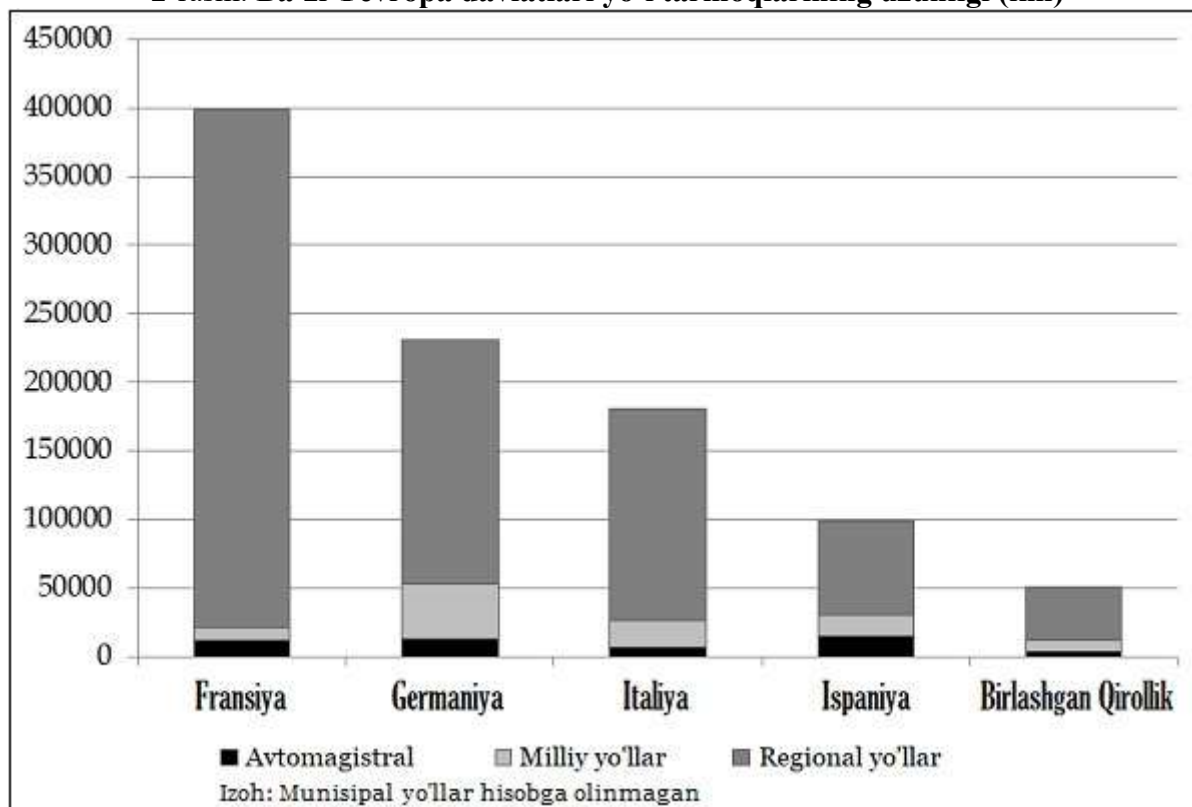
¹ CSPP – Comité de Soutien à la Politique et à la Planification

² AFITF – Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France

³ ADF – Assemblée des Départements de France

yevrolik mablag' (umumiy narxning 0.75% miqdorida) sarflanadi, ya'ni bu sur'atda 130 yilda yo'llar butunlay yangilanadi.

2-rasm. Ba'zi Yevropa davlatlari yo'l tarmoqlarining uzunligi (km)



Manba: Donnees statistiques de l'URF. "Faits et chiffres 2023"

Umumiy uzunligi 12000 kilometrdan iborat bo'lgan **avtomagistral yo'llarining**, 3000 kilometri davlatga tegishli bo'lib, qolgan 9000 kilometri davlat va avtomagistral konsessiya kompaniyalari (SCA¹) hamkorligida faoliyat yuritadi. Avtomagistral yo'llari butunlay to'lovli yo'llar bo'lib, harakatlanayotgan transport vositasining umumiy perimetrlari (katta-kichikligi) asosida besh toifali to'lov stavkalari joriy qilingan. Avtomagistrallarda harakatlanishning yuqori tezligi 130 kilometr soat darajasida belgilangan bo'lib, avtomobil vositalarini to'xtashga undovchi hech qanday yo'l belgilari (qizil chiroq, yo'l berish, stop, shlagbaum) va to'siqlar mavjud emas. Har 10 kilometr masofada hordiq chiqarish zonalarini (choy, qahva va tamaddi mahsulotlarini sotuvchi avtomatik bufetlar, telefon kabinasi, hojatxona va skameykalar) va har 50 kilometr masofada yoqilg'i quyish shaxobchalarini (bar, restoran va dush qilish kabinalari) barpo qilish majburiyati qonunan kafolatlangan. Hordiq chiqarish zonalarida davlat tarafidan jiddiy tarzda nazorat qilinadigan asosiy unsur, zonaning sanitariya jihatidan tozaligi hisoblanadi. Shu sababdan, tozalik xodimlari hordiq chiqarish zonalarini har bir soatda aylanib, tozalab turadi.

Fransiyada tarmoq infratuzilmalarini barpo qilish borasida, hozirgi kunda "Mobilite 21" loyihasi ustida ishlanmoqda. Transport va dengiz infratuzilmasi boshqarmasi (DGITM²) tomonidan taklif qilingan "Mobilite 21" infratuzilma loyihasi 2011 yil oktyabrda Fransiya Parlamenti tarafidan qabul qilingan bo'lib, 2030-2050 yillar orasida amalga oshirilishi rejalashtirilgan. Umumiy bahosi 245 milliard yevrodan iborat bo'lgan "Mobilite 21" loyihasiga davlat byudjetidan 88 milliard yevro, mahalliy hokimiyatlardan 56 milliard yevro ajratiladi va qolgan qismi **xususiy sarmoya** tomonidan moliyalashtiriladi. "Mobilite 21" loyihasi asosida uchta yirik yo'l tarmoqlarini barpo qilish ko'zda tutilgan: Allaines va Dreux orasida A154 avtomagistrali, Machilly va Thonon orasida Chablais avtomagistrali hamda Strasburgning g'arbiy

¹ SCA – Societes Concessionnaires d'Autoroutes

² DGITM – Direction Generale des Infrastructures des Transports et de la Mer

aylanma A355 avtomagistrali. Yo'l tarmoqlarini barpo qilishda xususiy sarmoyadan foydalanishda asosan **konsessiya¹ modeli** tadbqiq qilinadi.

B. Yo'l-qurilishda davlat-xususiy hamkorligining konsessiya modeli

Dastlab Yevropa mintaqasida boshlangan ikkinchi sanoat inqilobi davrining kashfiyotlaridan hisoblangan elektr energiyasi, bug' mashinalari, yoqilg'i dvigatellari, radio-televizor va telefon-telegraf kabi ixtirolar, tarmoq infratuzilmalarini barpo qilish ehtiyojini vujudga keltirdi. XIX asrda Yevropa shaharlarida birin-ketin metro va tramvay yo'llari, temir yo'llari, aerodromlar, suv va kanalizatsiya tarmoqlari hamda asfalt yo'llari konsessiya shartnomalari asosida davlat bilan kelishilgan holda kapitalistlar tarafidan qurilib, xizmat ko'rsata boshladi. 1929 yil 24 oktyabrda ro'y bergan Buyuk Depressiya nomi bilan mashhur global iqtisodiy inqiroz sababli tarmoq infratuzilmalarida moliyaviy muammolarning vujudga kelishi natijasida tarmoqlar orasidagi koordinatsiyani saqlash hamda infratuzilmalarini boshqarish qiyinlashdi. Tarmoqlardagi moliyaviy va koordinatsiya muammolarini bartaraf qilish maqsadida Fransiya Davlati 1930 yildan boshlab asta sekin tarmoq infratuzilmalarini o'z nazoratiga oldi. Ikkinchi jahon urushidan so'ngra butunlay davlat qaramog'iga o'tkazdilgan tarmoq infratuzilmasini boshqarishda aksariyat konsessiya usuli tadbqiq qilindi.

Konsessiya – yangi infratuzilma tarmoqlarini barpo qilish hamda tarmoqning faoliyatini ta'minlash maqsadida, davlat va xususiy hamkorlar orasida imzolanadigan shartnoma hisoblanadi. Yo'l-qurilish sohasida tuzilgan konsessiya kelishuviga binoan, avtomagistral infratuzilmasi loyihasiga qilinadigan investitsiyani moliyalashtirish, avtomagistral tarmoqlarini barpo qilish, qurish, muayyan davr mobaynida ishlatish, tamirlash hamda barcha texnik xizmatlarni ko'rsatish, davlat nazorati ostida konsessioner kompaniyalar tarafidan amalga oshiriladi. Shartnoma muddati tugagandan so'ngra, avtomagistral infratuzilmalari va uning faoliyati bilan bevosita bog'liq bo'lgan ob'ekt va jihozlar hech qanaqa to'lovsiz ravishda davlat mulkiga aylanadi². Davlat mazkur infratuzilmaning faoliyatini ta'minlash maqsadida; konsessiya shartnomasini yangi shartlar asosida davom ettirishi mumkin, sotishi, ijaraga berishi yoki o'zi ekspluatatsiya qilishi mumkin.

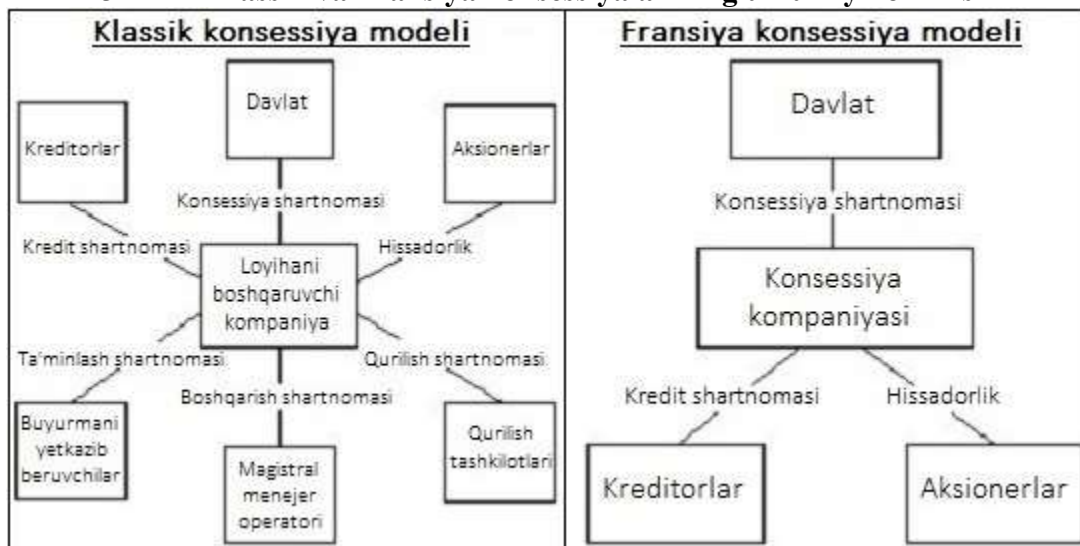
Yo'l-qurilishda tadbqiq qilinadigan **klassik konsessiya modellarida**, infratuzilmani barpo qiluvchi konsessiya kompaniyasi loyihani moliyalashtirishda o'z xususiy kapitalidan (aksionerlar hissasi) hamda kreditlardan foydalanadilar, ya'ni kredit shartnomalari tuzadilar; yo'l tarmog'ining plan-proyektlarini tayyorlash uchun arxitektura muhandislik ofislari bilan shartnoma tuzadilar; yo'l infratuzilmalarini qurish, ekspluatatsiya davrida ta'mirlash va texnik xizmatlarni ko'rsatish uchun yo'l-qurilish tashkilotlari bilan shartnoma tuzadilar; yo'l-qurilish ob'ektlari uchun kerakli barcha qurilish materiallarini yetkazib berish uchun buyurtmachilar va transport tashkilotlari bilan shartnoma tuzadilar; foydalanishga topshirilgan avtomagistrallarni boshqarish va nazorat qilish uchun operator korxonalar bilan ekspluatatsiya shartnomasi tuzadilar va bu shaklda yo'l infratuzilmasini boshqaradilar, 3-rasm.

Yo'l-qurilishda **konsessiya hamkorligining Fransiya modeli**, klassik konsessiya modelidan tubdan farq qiladi. Konsessiyaning Fransiya modelida infratuzilmani barpo qiluvchi konsessiya kompaniyasi rolini, aynan yo'l-qurilish sohasida faoliyat ko'rsatuvchi tashkilotlar o'z zimmasiga oladi. Infratuzilma loyihasini moliyalashtirishda aksionerlar hissalaridan iborat bo'lgan kompaniya xususiy kapitalidan hamda kreditorlar bilan tuzilgan shartnomalar asosida olingan kreditlardan foydalanuvchi konsessiya kompaniyasi yo'l tarmoqlarini qurish, plan-proyektlarini tayyorlash, qurilish obektlarini materiallar bilan ta'minlash, avtomagistrallarni boshqarish, ta'mirlash va boshqa texnik xizmatlarni ko'rsatish bilan bog'liq barcha vazifalarni bajaradi. Ya'ni, konsessiya usulida yo'l infratuzilmalarini barpo qilishning Fransiya modeli asosidagi davlat-xususiy sherikligining markazida **yo'l-qurilish tashkiloti** turadi.

¹ Konsessiya so'zining o'zbek tili lug'atidagi ma'nosi – shaxsga tegishli bo'lgan boror haq va huquqni boshqa bir shaxsga berishi, o'tkazishi yoki transfer qilishi, ya'ni imtiyoz sifatida bag'ishlashi.

² Davlat mulkiga aylanadigan infratuzilma va uning faoliyati bilan bevosita bog'liq bo'lgan ob'ekt va jihozlarning ishga yaroqlilik darajasi konsessiya shartnomada belgilangan bo'ladi.

3-rasm. Klassik va Fransiya konsessiyalarining umumiy ko'rinishi



Manba: Muallif ishlanmasi

Bu usuldagi yo'l-qurilish konsessiya modelining 1950 yillarda Fransiya Davlatining tashabbusi bilan joriy qilinishidan va rivojlantirilishidan ko'zda tutilgan asosiy maqsad, Fransiya yo'l-qurilish sistemasini dunyo miqyosida tanilgan va tan olingan marka darajasiga ko'tarish bo'lgan. XX asrning o'rtalarida Fransiya davlatining o'z oldiga qo'ygan bu maqsadiga erishganini bugunki kunda butun dunyo tan oladi. "Matritsa" sagasining "Matritsa: Qayta yuklash" ("Matrix Reloaded") bo'limidagi Trinitining mototsikl boshqarish epizodini suratga olish uchun Kaliforniyada shoshilinch qurilgan 3 kilometr uzunlikdagi maxsus avtomagistral yo'lining Fransiya yo'l-qurilish firmasi tarafidan qurib berilgani, hech shubhasiz buning isbotidir. Fransiya yo'l-qurilish tashkilotlarining Yevropa, Janubiy Amerika, Afrika, Avstraliya, Osiyo mintaqalari va arab davlatlarining yo'l tarmoqlarini qurishda muhim rollari va hissaları mavjud, shu jumladan Kanada va Xitoy yo'l tarmoqlarining katta qismini bu firmalar qurgan. Xitoyda uzun muddat faoliyat yuritgan Fransiya yo'l-qurilish firmalarining tajribalarini o'zlashtirgan Xitoy yo'l-qurilish firmalari ham hozirgi kunda global miqyosda yo'l-qurilish sektoriga kirib kelmoqda.

Davlat-xususiy hamkorligining konsessiya modeli asosida yo'l infratuzilmalarini barpo qilinishning, davlat manfaatları nuqtai nazaridan bir qancha foydali va afzal tomonlari mavjud:

- **davlat xazinasi tejaladi, byudjet xarajatlari qisqaradi va investitsiya qobiliyati oshadi.** Global ekologik muammolar va raqamli tizimga o'tish sharoitidagi hozirgi davr iqtisodiy tizimida davlatlarning yuqori darajadagi moliyaviy resurslarga ehtiyojlari mavjud. Ushbu sabablar tufayli byudjet xarajatlarini qisqartirish hamda investitsiya qobiliyatini oshirish yo'lida xususiy sarmoya hal qiluvchi omil hisoblanadi. Fransiya 2023 yilda 599,63 milliard yevrodan iborat bo'lgan umumiy byudjet xarajatlarining 28,62 milliardini investitsiya uchun sarflangan, ya'ni 4,7 foizi, 1990 yillarda bu ko'rsatkich 20 foiz atrofida edi [6];

- **qurilish, ta'mirlash, ekspluatatsiya va transport oqimini ta'minlash bilan bog'liq barcha risklar xususiy sektorning zimmasiga o'tadi¹.** Yo'l infratuzilmalarining qurilish, ta'mirlash va foydalanish jarayonida vujudga keladigan barcha kutilmagan hodisalar (tabiiy ofat, texnik nosozliklar, xalqaro va'ziyatlar, iqtisodiy inqirozlar, xom-ashyo narxlarining oshishi...) bilan bog'liq qo'shimcha xarajatlari konsessiya kompaniyasi tarafidan to'lanadi. Avtomagistralarda transport oqimining pasayishi (iqtisodiy inqiroz va'ziyatida transport xizmatlarining keskin pasayishi, favqulodda holat, karantin, epidemiya, pandemiya) natijasida yuzaga keladigan iqtisodiy qiyinchiliklar konsessiya kompaniyasi zimmasiga yuklanadi. Konsessiya kompaniyalari yuqorida sanalgan barcha risklardan himoyalaniş maqsadida sug'urta kompaniyalari bilan shartnomalar tuzadilar;

¹ "Yo'l-qurilish konsessiya usulining Fransiya modelida, qurilish, ta'mirlash va foydalanish bilan bog'liq qo'shimcha xarajatlari uchun kompensatsiya to'lanmaydi, shu jumladan ko'zlangan daromadning pasayishi sharoitida ham". CCP France, Contrats de concession (Articles L. 1121-2/1121-4).

- **qurilish, ta'mirlash va ekspluatatsiya xarajatlari nisbatan pasayadi.** Konsessiya kompaniyalari yo'l-qurilish sohasida mavjud bo'lgan yuqori tajribalarini amalga tadbqiq qilish orqali ish unumdorligini oshiradilar va yo'l-qurilish ob'ektlarini qisqa muddatda tugatib foydalanishga topshiradilar. Bundan konsessiya kompaniyasi manfaatdor hisoblanadi, chunki foydalanishga topshirilgan avtomagistral yo'llaridan kompaniya hisobiga pul kiradi. 1985-2015 yillar orasida davlat hamda konsessiya yo'llarini qurish, ta'mirlash, boshqarish va boshqa texnik xizmatlarni ko'rsatish xarajatlari borasida qilingan ilmiy-amaliy tadqiqotlar natijalariga ko'ra; davlat yo'llariga nisbatan konsessiya yo'llarida qurilish xarajatlari 14 foizga, ekspluatatsiya xarajatlari 29 foizga kamroq, 4-rasm.

4-rasm. Davlat va konsessiya yo'llari orasidagi xarajat farqi



Manba: Monitor Deloitte. "Les concessions autoroutieres".

D. Konsessiya modelining xususiyatlari va davrlari

Davlat-xususiy hamkorligining konsessiya usuli, yo'l-qurilishni moliyalashtirish maqsadida Fransiya hukumatlari tomonidan ko'p hollarda amalga tadbqiq qilinadigan sheriklik modeli hisoblanadi va o'ziga xos to'rtta xususiyati bilan boshqa modellardan ajralib turadi.

Birinchisi, yuqori investitsiya darajasi. Umuman tarmoq infratuzilmalarini, xususan yo'l infratuzilmalarini vujudga keltirish ulkan sarmoyani talab qiladi shu sababdan konsessiya kompaniyalarining boshlang'ich investitsiya qilish darajasi juda yuqori bo'ladi. 2023 yilda Fransiya konsessiya kompaniyalarining asosiy fondlarining¹ qiymati (korxonaning asosiy kapitali; korxonaning asosiy vositalari) ularning umumiy ishlab chiqarish xarajatlariga² (korxonaning yalpi xarajatlari) nisbatan 22,9 barobar yuqori [30] darajani ko'rsatadi. Yo'l tarmoqlari konsessiya kompaniyalarining EBITDA³ ko'rsatkichining umumiy daromatga nisbati yuqori bo'lishi mumkin, (2023 yilda Fransiya konsessiya kompaniyalari uchun EBITDA koeffisienti⁴ 70%) lekin asosiy fondlar qiymatining juda yuqoriligi sababli boshlang'ich yillarda sohaning iqtisodiy samaradorligi keskin pasayadi.

Ikkinchisi, investitsiya qilingan sarmoyaning aylanish darajasining zaifligi. Yo'l-qurilish tarmoqlariga yuqori darajadagi investitsiyalarning jalb qilinishi, konsessiya kompaniyalarining asosiy kapitalining aylanish koeffisientining⁵ (2023 yilda Fransiya konsessiya kompaniyalari kapitalining aylanish koeffisienti, $K_{KAK}=40,7\%$), boshqa sohalarga nisbatan zaifligiga sabab bo'ladi. Chunki boshlang'ich davrda konsessiya kompaniyalari yo'l infratuzilmalarini barpo qilish uchun, yillik daromadlariga nisbatan bir necha barobar yuqori darajadagi mablag'larni investitsiya qiladilar. Yo'l-qurilish infratuzilmalariga sarflanadigan ulkan investitsiyalar sababli yuqori

¹ Asosiy fondlar – yer maydonlari, binolar, inshootlar, uzatma qurilmalari, quvvat mashinalari va jihozlari, ish mashinalari va jihozlari, transport vositalari, ishlab chiqarish va xo'jalik inventari.

² Ishlab chiqarish xarajatlari – doimiy va o'zgaruvchan xarajatlar (to'lov majburiyatlari, soliqlar, amortizatsiya ajratmalari, bino xarajatlari, boshqaruv xarajatlari hamda xom ashyo, materiallar, yonilg'i, transport xarajatlari).

³ EBITDA – Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization. Tarkibida kredit to'lovlari, soliq to'lovlari, asosiy vositalarning eskirish xarajatlari va amortizatsiya ajratmalari bilan barobar hisoblangan umumiy foyda miqdori.

⁴ $K_{EBITDA} = [EBITDA/Daromad] \times 100\%$

⁵ $K_{KAK} = [Daromad/Investitsiya] \times 100\%$

darajadagi moliyaviy resurslarga ehtiyoji bo'lgan konsessiya kompaniyalari bu ehtiyojni kompaniya xususiy fondidan yoki qarzдорlik orqali ta'minlaydilar, ya'ni aksionerlar va kreditorlar kompaniyaning faoliyatlarini moliyalashtiruvchi hamda asosiy mablag'ni tashkil qiluvchi asosiy unsurlar hisoblanadilar. Shu sababdan, aksionerlar va kreditorlar, yo'l-qurilish konsessiya kompaniyalarining samaradorligini, EBITDA ko'rsatkichining daromadga nisbatan emas, balki qilingan investitsiyaga nisbatan hisoblashni afzal ko'radilar. Ya'ni, yo'l-qurilish konsessiyasining samaradorligini kapitalning rentabllik darajasi asosida baholashni talab qiladilar¹.

Uchinchi, yuqori darajadagi qarzдорlik. Yo'l infratuzilmalarini barpo qilishning konsessiya modelining o'ziga xos xususiyatlari nafaqat yuqori darajadagi investitsiya va yirik qurilish ob'ektlarini tashkil qilish bilan balki sohani moliyalashtirish usullari bilan ham boshqa modellardan ajralib turadi. Konsessiya kompaniyalari yo'l-qurilish investitsiyalarini asosan qarzlar orqali moliyalashtiradilar, shu sababdan ularning qarzдорlik darajasi haddan tashqari yuqori darajada bo'ladi. 2023 yilda Fransiya yo'l-qurilish konsessiya kompaniyalarining qarzдорlik darajasi xususiy kapitalga nisbatan 9,7 barobar yuqori ko'rsatkichga teng, yani moliyaviy leveraj koeffisienti² 970%. Kreditorlarning yo'l-qurilish konsessiyalariga juda yuqori darajadagi qarzlarini ajratishga ijobiy yondashlarining asosiy sababi – konsessiya kompaniyalarining kelajakda qarzlarini foizlari bilan barobar ravishda to'lashga muqobilligi, chunki pulli avtomagistral tarmoqlarining istiqboldagi daromadlari barqaror va nisbatan kafolatlangan. Konsessiya kompaniyalarining aksiyadorlari ham qarzдорlik orqali investitsiya qilinishini ijobiy qabul qiladilar, chunki asosiy kapital miqdori oshmagan holda investitsiyadan keladigan foyda orqali kompaniyaning sof foydasi ko'tariladi. Yuqori darajadagi sof foyda asosiy kapitalning unumdorligini oshiradi va natijada aksiyalar narxi hamda dividend miqdori ko'tariladi.

To'rtinchi, uzoq muddat davom etadigan hamkorlik davri. Davlat-xususiy hamkorligining konsessiya modeli orqali yo'l infratuzilmalarini vujudga keltirish jarayonida investitsiya sarmoyasining yuksakligi, kapital aylanishining zaifligi, qarzдорlikning yuqoriligi va uzoq davom etadigan kolossal qurilish ob'ektlarining mavjudligi natijasida investitsiya qilingan kapitalning unumdorlik darajasi kuchsizlashadi.

5-rasm. Fransiya yo'l-qurilish konsessiyasiylarining pul mablag'lari (50 yil)³



Manba: Rapport 2023 de l'ART. "Economie des concessions autoroutieres".

Yo'l-qurilish sohasidagi past darajali kapital unumdorligi, konsessiya shartnomasining muddatini uzoq davrga davom ettirishga undovchi asosiy sabab hisoblanadi. Ushbu sabab tufayli,

¹ $R = [\text{Sof foyda}/\text{Investitsiya}] = [(\text{Sof foyda}/\text{Daromad}) \times (\text{Daromad}/\text{Investitsiya})] = [(\text{Foydalilik}) \times (\text{Kapital aylanishi})]$

² $K_{ML} = [\text{Moliyaviy qarzlar}/\text{Xususiy kapital}] \times 100\%$

³ Fransiyaning ESCOTA (1956), ASF (1957), ATMB (1958), APRR (1961), SANEF (1963), SAPN (1963), COFIROUTE (1970) va AREA (1971) yo'l-qurilish konsessiya kompaniyalari boshlang'ich 50 yillik moliyaviy hisobot ko'rsatkichlarining (1956-1921 yillar) o'rtachasiga nisbatan.

dastlabgi hamda joriy investitsiya xarajatlarini qoplash maqsadida konsessiya kompaniyalarining avtomagistral yo'llarini uzoq muddatga ekspluatatsiya qilishga ehtiyojlari bor. Aniq bir yil yoki qisqa bir davr uchun y'ol-qurilish konsessiya kompaniyalarining moliyaviy diagnostikasini qilishning imkonsizligini 5-rasmda kuzatishimiz mumkin. Qilinadigan moliyaviy diagnostikada shaffof natijalarga erishish uchun, butun konsessiya davrini baza olish lozim. Aks holda, olingan moliyaviy diagnostika natijalari chalg'ituvchi bo'ladi.

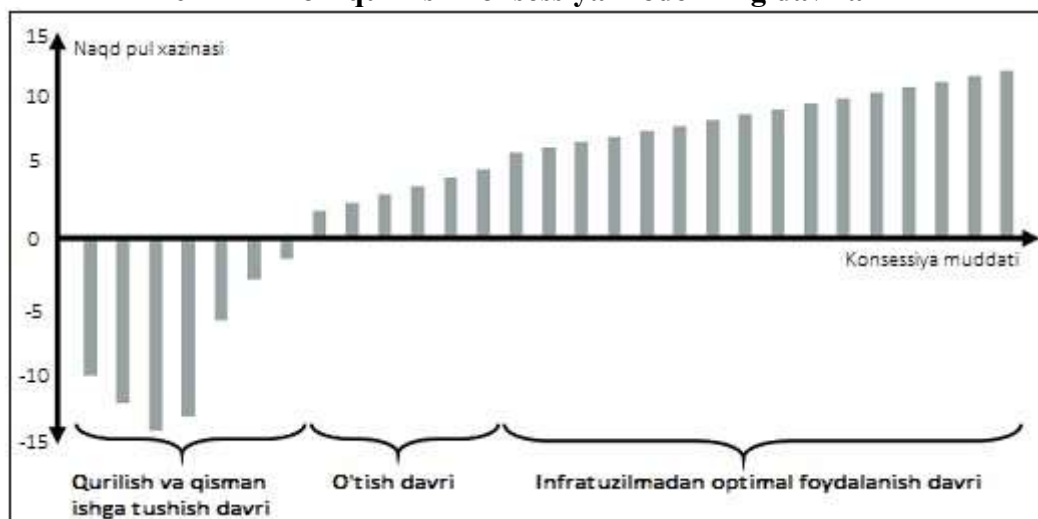
5-rasmda tasvirlanganidek Fransiyadagi ba'zi y'ol-qurilish konsessiya kompaniyalarining pul mablag'larini dastlabgi 50 yillik moliyaviy ko'rsatkichlar o'rtachasi asosida qilgan tahlilimiz natijalariga ko'ra, konsessiya kompaniyalarida boshlang'ich 9-yilgacha naqd pul xazinasini manfiy darajani ko'rsatadi. So'ngragi bosqichda 21-yilgacha bo'lgan jarayonda naqd pul xazinasini musbat, ammo loyihaning yoki qilingan investitsiyaning samaradorlik darajasi manfiy darajani ko'rsatadi va oxirgi bosqichda 21-yildan boshlab musbat darajaga o'tgan rentabellik koeffitsienti 50-yillarga kelib 7,1 foizga erishadi. Ushbu sabab tufayli, konsessiya modeli asosida yo'l infratuzilmalarini barpo qilishning davlat-xususiy hamkorlik muddati uch davrga ajratiladi, 6-rasm.

Birinchi davr, yo'l tarmoqlarini qurish va qisman ishga tushirish jarayoni bo'lib; bu davrda asosan konsessiya shartlari kelishiladi, ma'muriy hujjatlar tayyorlanadi, arxitektura planlari chiziladi, qurilish ob'ektlari hozirlanadi, yo'l-qurilishda uzluksiz ish rejimi tashkil qilinadi hamda qurib tugatilgan ba'zi yo'l tarmoqlari qisman foydalanishga topshiriladi. 6-rasmda ham ko'rinib turganidek bu davr moliyaviy jihatdan og'ir kechadi va o'rtacha 9-11 yil davom etadi.

Ikkinchi davr, o'tish yoki tranzitsiya jarayoni bo'lib; bu davrda yo'l-qurilish intensiv ravishda davom etadi, qurilish ob'ektlari bosqichma-bosqich tugatiladi, yo'l tarmoqlarining katta qismi foydalanishga topshiriladi. Kirayotgan va chiqayotgan pul mablag'lari asta-sekin naqd pul xazinasini muvozanatga keltiradi va o'rtacha 10-12 yil davom etadi.

Uchinchi davr, yo'l infratuzilmalarini optimal darajada ekspluatatsiya qilish jarayoni bo'lib; yo'l-qurilish ob'ektlarining butunlay tugatilib yo'l tarmoqlaridan to'liq foydalaniladigan bu davrda kapital unumdorligi hamda rentabellik koeffitsienti musbat darajada davom etadi va yildan yilga ko'tariladi. Qilingan barcha investitsiya xarajatlarini qoplash va foyda ko'rishdan iborat bo'lgan bu davr 20-30 yil davom etadi.

6-rasm. Yo'l-qurilish konsessiya modelining davrlari



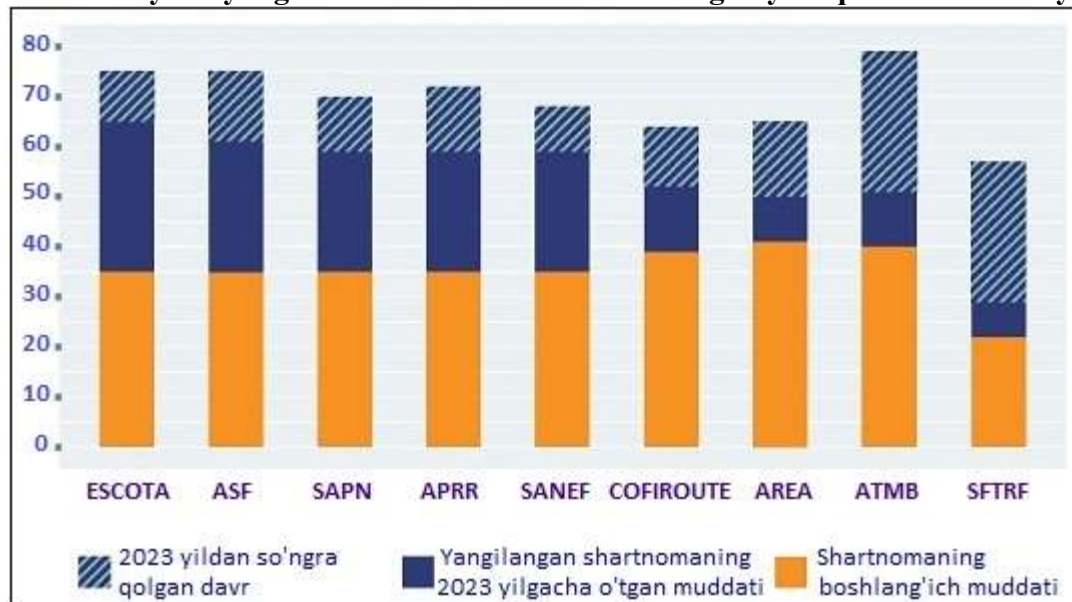
Manba: Ministère de la Transition Ecologique. "Rapport DGITM¹ 2023".

Davlat-xususiy hamkorligining konsessiya modeliga xos xususiyatlar va davrlar, bu model asosida kelishilgan yo'l-qurilish shartnomalarining uzoq muddatga imzolanishida, hal qiluvchi omil hisoblanadi. 1955-1960 yillarda Fransiya Davlati tashabbusi bilan barpo qilingan 5 yirik yo'l-qurilish konsessiya kompaniyalarining erishgan muvaffaqiyatlari sababli, 70 yillarga kelib ularning soni 8; 2000 yillarda 12; 2010 yillarda 18 va hozirgi kunda butun dunyo bo'ylab yo'l-

¹ DGITM – Direction Generale des Infrastructures, des Transports et des Mobilites

qurilish sohasida faoliyat yurituvchi 20 konsessiya kompaniyasi mavjud. Bu konsessiya kompaniyalari Fransiya muddati 20-91 yilgacha bo'lgan 28 yo'l-qurilish konsessiya infratuzilmalarini boshqaradilar. Shartnoma muddati tugagan 9 yo'l-qurilish konsessiya shartnomalarining yangilanib muddati 40 yilgacha davom ettirishi, davlat-xususiy hamkorligining konsessiya usulida yo'l infratuzilmalarini barpo qilish va boshqarishning Fransiya modelining amalda muvaffaqiyat qozonganini isbotlovchi muhim dalil hisoblanadi, 7-rasm.

7-rasm. **Fransiya yangi shartlar asosida davom ettirilgan yo'l-qurilish konsessiyalari**



Manba: Rapport 2023 de l'ART. "Economie des concessions autoroutieres".

XULOSA VA TAVSIYALAR

Yol infratuzilmalarini takomillashtirishning iqtisodiy-ijtimoiy jihatdan ahamiyatlarini Fransiya tajribalari asosida qilgan tahlilimiz natijasida, Yangi O'zbekistonimizning yanada rivojlanishi hamda iqtisodiy salohiyati uchun yo'l-qurilish va transport xizmatlarining muhim ekanligini chuqur idrok etdik. Yo'l avtomagistrallari, ko'priklar, viaduk va tunellar qurilishi bo'yicha xorijning ilg'or tajribalarini puxta o'zlashtirgan malakali mutaxassislarni yetishtirib davlatimizda yo'l-qurilish sohasini rivojlantirishimiz kerak. Mukammal yo'l infratuzilmalarini barpo qilish, mavjud yo'l tarmoqlarini islohot qilish, yangi ish o'rinlarini vujudga keltirish hamda regional va global miqyosda yo'l-qurilish sektoriga kirish maqsadida mamlakatimizda yirik yo'l-qurilish tashkilotlarini maydonga chiqarishimiz zarur. Yo'l-qurilish sektorining rivojlantirishi borasidagi Fransiya tajribalarini amalga tadbiiq qilgan holda, davlatimizdagi mavjud qurilish tashkilotlarini takomillashtirishimiz va yirik yo'l-qurilish konsessiya kompaniyalarini barpo qilishimiz lozim. Yangi O'zbekistonimizda yo'l-qurilish sohasini rivojlantirishda albatta davlatning roli katta, chunki iqtisodiy tizimni takomillashtirishda har doim davlat bosh islohotchi hisoblanadi.

Yo'l infratuzilmalariga qilinadigan investitsiyalarning makroiqtisodiy jihatdan foydalarini kafolatlash maqsadida, infratuzilma loyihalarini mukammal o'rganib O'zbekistonning oliy manfaatlariga mos keluvchi strategik investitsiyalarni jalb etishi hamda yo'l-qurilish sohasida davlat-xususiy sherikligining quyidagi maqsad va vazifalarni ko'zda tutishini tavsiya etaman:

- **iqtisodiy o'sishni ta'minlash**, yo'l infratuzilmalari – ishlab chiqarish darajasini ko'tarish, sanoatni rivojlantirish, tijoratga ko'maklashish va investitsiyani rag'batlantirish orqali mintaqaning iqtisodiy jihatdan o'sishini ta'minlashi kerak;
- **yangi ish o'rinlarini barpo qilish**, yo'l tarmoqlariga qilingan investitsiyalar – bevosita yo'l-qurilish davrida hamda bilvosita yo'l magistrallarini boshqarish va turli texnik xizmatlar ko'rsatish bilan aloqali yangi ish o'rinlarini barpo qilib aholining ish bilan bandlik darajasini ko'tarishi kerak;

- **iqtisodiy samaradorlikni oshirish**, yangi yo'l tarmoqlari – ishlab chiqarish hamda transport xarajatlarini kamaytirishi va shu tariqa mintaqadagi korxonalarining yanada samarali faoliyat yuritishiga imkon berishi kerak;
- **aholining turmush darajasini yaxshilash**, takomillashtirilgan yo'l infratuzilmalari – mintaqadagi insonlarning iqtisodiy va ijtimoiy imkoniyatlardan kengroq foydalanishini ta'minlash orqali aholi farovonlik darajasining ko'tarilishiga xizmat qilishi lozim.

Adabiyotlar ro'yxati.

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning 2023-yil 11-sentabrdagi "O'zbekiston-2030" Strategiyasi To'g'risida PF-158-son Farmoni. <https://lex.uz/docs/-6600413>
2. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning 2019-yil 2-oktyabrdagi "Yo'l xo'jaligini rivojlantirish va ushbu sohaga investitsiyalarni keng jalb qilish" masalalariga bag'ishlangan yig'ilishi. <https://president.uz/uz/2888>
3. Navro'z-Zoda B.N. "Monoeconomic model of poverty reduction" *Scientific reports of Bukhara State University. Bukhara, 2021*
4. Alain Q., Dominique B. "La gestion des infrastructures de reseaux". Conseil economique pour le developpement durable (CEDD), 2015
5. Arav F. "L'impact des infrastructures de reseaux dans l'economie". CESE, 2020
6. Assemblee Nationale. "Presentation Budget 2023". Paris, 2022
7. Babeau O. "Les concession autoroutieres". Paris, 2020
8. Beuve J., Saussier S. "Quel avenir pour les contrats de concession autoroutiers en France". Les Policy Papers de la Chaire Economie des Partenariats Public-Prive. Paris, 2019
9. Broussolle Y. "Les relations entre l'Etat et les societes concessionnaires d'autoroutes". Gestion & Finances Publiques. Paris, 2015
10. Commissariat General au Developpement Durable (CGDD). "Chiffres cles du transport". Paris, 2019
11. Crozet. I. "Le financement des infrastructures routieres, contraintes, opportunités et ambitions nouvelles". Union routiere de France (URF). Paris 2017
12. Delahaye V. "Concession autoroutieres: des profits futurs a partager equitablement avec l'etat et les usagers". Senat. Paris, 2020
13. Donnees statistiques de l'URF, Union Routière de France. "Faits et chiffres 2023". Paris, 2024
14. Dubertret J., Sauliere J., Rossion A., Duranthon J.P., Huneau D., Helbronner C. "Le modele economique des societes concessionnaires d'autoroutes". Inspection générale des finances. Paris, 2021
15. "Enquete budget de famille". Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques, 2017
16. "Enquete en Europe". Institut Consumer Science & Analytics, 2017
17. Erdogan H.T. "The Impact of Transportation Services on Economic Development". Journal of Social Sciences. Istanbul, 2016
18. Finon D. "Quelle relation entre croissance economique et capital en reseaux d'infrastructures". CIREN, 2016
19. Gu W., Macdonald R. "The Impact of Public Infrastructure on Canadian Multifactor Productivity Estimates". Statistics Canada, 2009
20. Le Parisien. "Transport : les embouteillages coutent 5,9 milliards d'euros par an à l'economie". Paris, 17/12/2023.
21. Litman T. "Evaluating transportation economic development impacts". Victoria Transport Policy Institute. Victoria 2010
22. McKinsey Global Institute analysis. New York, 2017
23. Ochilov V., Albui M. "Les Tunnels, les Viaduc et les Ponts. Part de Financement". Revue Controle de Gestion, 2012

24. Ochilov V. "Les Reseau Routiere Francaise". Exposition de Reseau Routiere Mondial. Grenoble, 2017
25. Ouvrard J., Judes A. "Investir dans les infrastructures pour la croissance". COE-Rexecode, 2015
26. Ploeg C.V., Holden M. "At the Intersection. The Case for Sustained and Strategic Public Infrastructure Investment". Canada West Foundation, 2013
27. Predali F. "Le financement des infrastructures de transport avec PPP". Paris, 2007
28. Rapport d'information du Senat, N°458. "Les infrastructures routieres et autoroutieres : un reseau en danger". Paris, 2017
29. Rapport 2020 de l'ART. "Economie des concessions autoroutieres". Paris, 2021
30. Rapport 2023 de l'ART. "Economie des concessions autoroutieres". Paris, 2024
31. "Société concessionnaire d'autoroutes en France". Wikipédia encyclopedi libre.
https://fr.wikipedia.org/wiki/Soci%C3%A9t%C3%A9_concessionnaire_d%27autoroutes_en_France
32. United Nations. "Standard on Public-Private Partnerships in Roads". New York, 2017