

HCS D

**Human capital and social
development.**

2025 – volume 15, issue 3

Inson kapitali va ijtimoiy rivojlanish jurnali.

2025 – 15-jild, 3-son



**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY TA’LIM FAN VA
INNOVATSIYALAR VAZIRLIGI
SHAROF RASHIDOV NOMIDAGI SAMARQAND DAVLAT
UNIVERSITETI**



**Inson kapitali va ijtimoiy rivojlanish jurnali
Journal Human capital and social development
Журнал Человеческий капитал и социальноеразвитие
Jurnali**

15-jild, 3-son (iyun) 2025.

Jurnal 2021-yilda tashkil topgan.

Davriyligi: har ikki oyda

Davriy nashirning rasmiy nomi: “Inson kapitali va ijtimoiy rivojlanish”-“Human capital and social development”-“Человеческий капитал и социальное развития” O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Administratsiyasi huzuridagi Axborot va ommaviy kommunikatsiyalar agentligi tomonidan 19.05.2021 sanada berilgan №1179 guvohnomasi bilan ro‘yhatdan o‘tgan.

Junal: O‘zbekiston Respublikasi Oliy ta’lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasi Rayosatining 2023-yil 30-noyabrdagi 342/3-son qarori bilan tasdiqlangan Iqtisodiyot fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) va fan doktori (DSc) Ilmiy darajasiga talabgorlarning dissertatsiya ishlari yuzasidan dissertatsiyalari asosiy ilmiy natijalarini chop etish tavsiya etilgan ilmiy nashrlar ro‘yhatiga kiritilgan.

Jurnal asoschilari: Sharof Rashidov nomidagi Samarqand davlat universiteti Inson resurslari va mahalla tarqqiyotini boshqarish instituti.

Nashr etuvchi: SamDU tahririy-nashriyot bo‘limi.

Xalqaro indeksi: ISSN 3030-3672

Tahririyat telefoni: +998 (94) 283 56 78, +998 (90) 502 13 03

Pochta manzili: 140104, Samarqand shahar., Universitet xiyoboni, 4

Web-sayt: www.hcsd.samdu.uz.

E-mail: muhridinrabbimov@gmail.com

«INSON KAPITALI VA IJTIMOYIY RIVOJLANISH»
«HUMAN CAPITAL AND SOCIAL DEVELOPMENT»
«ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ КАПИТАЛ И СОЦИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ»
JURNALI

Bosh muharrir: t.f.d., prof. Xalmuradov Rustam Ibragimovich

Bosh muharrir o‘rinbosari: i.f.d., prof. Arabov Nurali Uralovich

Kotib: PhD, dots. Nasimov Ikrom Xusanovich

Texnik muharrir: assistent., Rabbimov Muxriddin Musoqul o‘g‘li

TAHRIRIYAT KENGASHI

O‘zFA akademigi, i.f.d., prof. Abdurahmonov Qalandar Xodjayivech

O‘zFA akademigi, i.f.d., prof. G‘ulomov Saidaxror Saidaxmedovich

DSc, professor Daler Mirpochoyev (Iqtisodiyot va savdo instituti, Tojikiston)

PhD, professor Arindam Banik (Xalqaro menejment instituti, Hindiston)

PhD, professor Jiye Li (Sian Jiatong universiteti, Xitoy Xalq Respublikasi)

PhD, professor Bayong Van Li (Yongnam universiteti, Janubiy Koreya)

PhD, professor Vonyong Li (Yongnam universiteti, Janubiy Koreya)

PhD, professor Yan Patterson (Kvinslend universiteti, Avstraliya)

PhD, dots. Djurakulov Shoxrux Davronovich (SamDU)

i.f.n., dots. Yuldashev Shamsiddin Qiyomiddinovich (SamDU)

i.f.n., dots. Nizamov Axtam Numonovich (SamDU)

i.f.n., dots. Bozorov Berdimurod Ulug‘murodovich (SamDU)

i.f.n., dots. Boboqulov Bahromqul Mamatkulovich (SamDU)

i.f.n., dots. Usmonova Dilafruz Karshiyevna (SamDU)

i.f.n., dots. Alibekova Saodat Lapasovna (SamDU)

PhD, dots. Ulug‘murodova Nodira Berdimuradovna (SamDU)

PhD, dots. Sharifov Shuhrat Saidahmadovich (SamDU)

PhD, dots. Bakayev Ziyovuddin Toshbolta o‘g‘li (SamDU)

PhD, dots. Karjavova Xurshida Abdumalikovna (SamDU)

PhD, dots. Mansurova Nargiza Shamsiddinovna (“Ipak yo‘li” turizm va madaniy meros xalqaro universiteti)

PhD, dots. Djalilov Faxriddin Azimovich (SamDU)

PhD, dots. Boltayev Burxon Sadinovich (SamDU)

PhD, dots. Maxmudova Mohinur Ravshanbekovna (SamDU)

MINTAQAVIY TRANSPORT INFRATUZILMASINI RIVOJLANTIRISHDA DAVLAT XUSUSIY SHERIKLIK MEKANIZMLARINING QO'LLANILISHI VA ULARNING USTUVOR YO'NALISHLARI

R.N.Rahmonov 

Vebster universiteti, Toshkent, O'zbekistan.

OPEN ACCESS

HCSD

Correspondence

Rahmonov Rasul Ne'matovich

Toshkent shahrida Vebster universiteti
ta'lim dasturlarini amalga oshirish
markazi ijrochi direktori

Email: rasulbek.rahmonov@gmail.com

Tel: +99890 979 44 84

Received: 22 May 2025

Revised: 29 May 2025

Accepted: 21 June 2025

Published: 30 June 2025

Funding source for publication:

Samarkand State University.

Publisher's Note: HCSD stays neutral
with regard to jurisdictional claims in
published maps and institutional
affiliations.



Copyright: Journal Human capital and
social development © 2 by Samarkand
State University is licensed
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

Annotatsiya: Ushbu maqolada O'zbekiston Respublikasining "Davlat-xususiy sheriklik to'g'risida"gi Qonunining maqsadi, mintaqaviy transport infratuzilmasini rivojlantirishda davlat-xususiy sheriklik mexanizmlarining qo'llanilishi, uning turlari va ustuvor yo'nalishlari tadqiq etilgan. Shuningdek, mintaqalarda 2030 yilgacha transport sohasida davlat-xususiy sheriklik asosida amalga oshiriladigan loyihalar tahlili, transport infratuzilmasini jahon standartlariga muvofiq ravishda rivojlantirish tizimlari, avtomobil yo'llarini modernizatsiya qilish asosida uni yuqori tezlikda harakatlanishi mumkin bo'lgan pulli avtomagistralga aylantirish imkoniyatlari bayon etilgan.

Kalit so'zlar: davlat-xususiy sheriklik, transport infratuzilmasi, transport tizimi, pulli avtomobil yo'llari, modernizatsiya qilish, avtomagistral, xususiy tadbirkorlik, ustuvor yo'nalishlar loyiha, hudud.

ПРИМЕНЕНИЕ МЕХАНИЗМОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЁРСТВА В РАЗВИТИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИХ ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ

Аннотация: В данной статье исследуются цели Закона Республики Узбекистан «О государственно-частном партнёрстве», применение механизмов ГЧП в развитии региональной транспортной инфраструктуры, их виды и приоритетные направления. Также проведён анализ проектов в транспортной сфере, которые будут реализованы на основе государственно-частного партнёрства до 2030 года в регионах, раскрываются возможности развития транспортной инфраструктуры в соответствии с международными стандартами, а также превращения автомобильных дорог в скоростные платные автомагистрали на основе их модернизации.

Ключевые слова: государственно-частное партнёрство, транспортная инфраструктура, транспортная система, платные автомобильные дороги, модернизация, автомагистраль, частное предпринимательство, приоритетные направления, проект, регион.

APPLICATION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP MECHANISMS IN THE DEVELOPMENT OF REGIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND THEIR PRIORITY DIRECTIONS

Annotation: This article explores the objectives of the Law of the Republic of Uzbekistan "On Public-Private Partnership," the application of PPP mechanisms in the development of regional transport infrastructure, their types, and priority directions. The article also analyzes transport sector projects to be implemented based on PPP principles in the regions by 2030, discusses systems for developing transport infrastructure in line with international standards, and outlines the potential for transforming roads into high-speed toll highways through modernization.

Keywords: public-private partnership, transport infrastructure, transport system, toll roads, modernization, highway, private entrepreneurship, priority directions, project, region.

Mintaqalarda transport infratuzilmasini rivojlantirishda davlat-xususiy sheriklik (DXSh) mexanizmlari muhim ahamiyatga ega, chunki ular davlat budjetiga tushadigan moliyaviy yuklamani kamaytirish imkonini beradi. Ko'p hollarda mintaqaviy budjetlar transport loyihalarini mustaqil ravishda moliyalashtirish uchun yetarli mablag'ga ega emas. DXSh xususiy investitsiyalarni jalb qilish orqali budjet mablag'larini iqtisod qilish imkonini yaratadi. Xususiy sektor transport infratuzilmasini qurish va boshqarish jarayonlarida innovatsion texnologiyalar va usullarni qo'llash, shuningdek, ko'rsatilayotgan xizmatlar sifatini oshirishga intiladi. DXSh loyihalari davlat xaridlariga asoslangan loyihalarga nisbatan tezroq amalga oshiriladi, bundan tashqari, loyiha bilan bog'liq bo'lgan xatarlar davlat va xususiy sektor o'rtasida taqsimlanadi.

O'zbekiston Respublikasining "Davlat-xususiy sheriklik to'g'risida"gi Qonunining qabul qilinishi mamlakatimizda davlat va xususiy tadbirkorlik sub'ektlari o'rtasida iqtisodiy faoliyatning turli yo'nalishlarida munosabatlarni rivojlantirish va tartibga solishni nazarda tutadi. Mazkur qonunning asosiy maqsadi – davlat-xususiy sheriklik, shu jumladan konsessiyalar sohasidagi munosabatlarni huquqiy tartibga solishdan iboratdir[2.]. DXSh – amaldagi qonunlar doirasida davlatning uzoq muddatli strategik vazifalari va maqsadlaridan kelib chiqqan holda yuzaga kelishi mumkin bo'lgan turli xil iqtisodiy, siyosiy, ijtimoiy, madaniy va boshqa ahamiyatga molik ob'ektlarni qurish yoki shu asnodagi ijtimoiy xizmatlarni ko'rsatish uchun xususiy sektor bilan amalga oshiradigan o'zaro manfaatli aloqalar majmuidir[1.].

Mintaqalarda transport infratuzilmasini rivojlantirishda quyidagi DXSh mexanizmlari qo'llaniladi.

Konsessiya – bu davlat (yoki mahalliy hokimiyat) tomonidan xususiy kompaniyaga muayyan muddatga davlat mulki bo'lgan resurslardan foydalanish, xizmatlar ko'rsatish yoki infratuzilma ob'ektlarini qurish va boshqarish huquqini beradigan shartnomaviy munosabatdir[8.].

Konsessiya shartnomasi odatda muayyan muddatga (masalan, 20 yildan 50 yilgacha) tuziladi.

Keyingi yillarda O'zbekistonda konsessiya mexanizmlarini joriy etishga katta e'tibor qaratilmoqda. Transport sohasida bir qator istiqbolli konsessiya loyihalari rejalashtirilgan yoki amalga oshirilish bosqichida. Jumladan, Toshkent-Samarqand pullik avtomobil yo'lini qurish loyihasi shular jumlasidandir. Bu O'zbekistondagi birinchi yirik konsessiya loyihalaridan biri bo'lib, mazkur loyiha mamlakatning ikki yirik shahri o'rtasidagi transport aloqalarini sifat jihatidan yaxshilashga qaratilgan. Shuningdek, Toshkent xalqaro aeroportini boshqarish va rivojlantirish uchun xususiy investorlarni jalb qilish rejalashtirilgan. Temir yo'l infratuzilmasini rivojlantirish loyihalari ham istiqbolli loyihalar sirasiga kiradi. Konsessiya loyihalarini muvaffaqiyatli amalga oshirish uchun mustahkam qonuniy asosni yaratish, shaffof tender jarayonini ta'minlash, puxta shartnomalar tuzish va mustaqil nazorat mexanizmlarini tashkil etish zarur.

Operatorlik shartnomalari – bu davlat (yoki mahalliy hokimiyat) tomonidan xususiy kompaniyaga davlat mulki bo'lgan mavjud infratuzilma ob'ektini boshqarish, unga texnik xizmat ko'rsatish va undan tijorat maqsadida

foydalanish huquqini beradigan shartnomaviy munosabatdir[9].

Transport sohasida operatorlik shartnomasining turlariga avtobus marshrutlarini, temir yo‘l liniyalarini, aeroportlarni va pullik avtomo-bil yo‘llarini boshqarish kiradi. Operatorlik shartnomasining afzallik-laridan biri shundaki, u xususiy operatorlarga ob’ektni boshqarish bilan bog‘liq xarajatlarni o‘z zimmlariga olish imkonini beradi. Xususiy operatorlar ko‘pincha yangi texnologiya va boshqaruv usullarini joriy etish orqali ob’ektning samaradorligini va xizmatlar sifatini oshiradilar.

Operatorlik shartnomalarida o‘ziga xos kamchiliklar mavjud bo‘lishi mumkin. Jumladan, foydani taqsimlashdagi kelishmovchiliklar, davlat tomonidan operatorning faoliyatini yetarlicha nazorat qila olmaslik holatlari, shartnoma shartlarining murakkabligi va uzoq muddatliligi sababli ularni tuzish va boshqarish jarayonidagi qiyinchiliklar hamda shartnomalarni tuzishda korrupsiya xavfining mavjudligi va boshqalar.

Operatorlik shartnomalarining muvaffaqiyatli amalga oshirilishi uchun quyidagi shartlarga amal qilish zarur: mustahkam qonuniy asosning mavjudligi, shaffof tanlov jarayonini ta‘minlash, puxta shartnoma tuzish, mustaqil nazoratni tashkil etish va jamoatchilik nazoratini kuchaytirish. Keyingi yillarda O‘zbekistonda operatorlik shartnomalarini qo‘llash tajribasi tobora kengayib bormoqda. Xususan, Toshkent xalqaro aeroportini boshqarish uchun xususiy operatorni jalb qilish rejalashtirilgan. Xulosa qilib aytganda, operatorlik shartnomalari davlat va xususiy sektor o‘rtasidagi o‘zaro manfaatli hamkorlik shakli bo‘lib, u

mavjud infratuzilma ob’ektlarini samarali boshqarish, xizmatlar sifatini oshirish va budjet mablag‘larini iqtisod qilish imkonini beradi.

Qurish-Boshqarish-Topshirish (QBT) loyihalari (inglizcha Build-Operate-Transfer - BOT) [10.]. - davlat va xususiy sektor o‘rtasidagi o‘zaro hamkorlikning bir shakli bo‘lib, unda xususiy kompaniya (konsessioner) davlat tomonidan belgilangan texnik talablarga muvofiq infratuzilma ob’ektni barpo etadi, undan shartnomada belgilangan muddat davomida tijorat maqsadlarida foydalanadi (boshqaradi) va shartnoma muddati tugagandan so‘ng ob’ektni davlat tasarrufiga topshiradi.

QBT loyihasining asosiy xususiyati shundaki, xususiy kompaniya loyihani o‘z mablag‘lari yoki qarz mablag‘lari hisobidan moliyalashtiradi. Ob’ektdan olingan daromaddan foydalanadi (masalan, yo‘l haqi, to‘lovlar, xizmatlar uchun to‘lovlar). Shuningdek, loyiha bilan bog‘liq bo‘lgan xatarlar davlat va xususiy kompaniya o‘rtasida taqsimlanadi. QBT loyihalari turli sohalarda, xususan, transport sohasida pullik avtomobil yo‘llari, temir yo‘llar, aeroportlar, ko‘priklar va tunnellar qurishda keng qo‘llanilishi mumkin. Keyingi yillarda O‘zbekistonda QBT loyihalarini qo‘llash tajribasi tobora kengayib bormoqda. Xususan, Toshkent-Samarqand pullik avtomobil yo‘li QBT loyihasi sifatida amalga oshirilmoqda. Ushbu loyihaning muvaffaqiyatli amalga oshirilishi uchun mustahkam qonuniy asosni yaratish, shaffof tanlov jarayonini ta‘minlash, puxta shartnomalar tuzish va mustaqil nazoratni tashkil etish zarur.

Qurish-Egalik Qilish-Boshqarish-Topshirish (QEBT) loyihasi (inglizcha: Build-Own-Operate-Transfer - BOOT) [11.]. - bu

davlat va xususiy sektor o'rtasidagi shartnomaviy kelishuv bo'lib, unda xususiy tashkilot davlatning texnik talablariga binoan loyihani moliyalashtiradi, quradi, unga egalik qiladi, boshqaradi va shartnoma muddati tugagandan keyin davlatga topshiradi. QEBT loyihalarining afzalliklari sifatida xususiy investorlarning infratuzilma ob'ektlarini qurishga o'z mablag'larini kiritishi, yangi texnologiyalar va boshqaruv usullarini joriy etish orqali samaradorlik va xizmatlar sifatini oshirishi qayd etiladi. Shuningdek, QEBT loyihalari davlat xaridlariga nisbatan tezroq amalga oshirilishi mumkin. Loyiha bilan bog'liq xatarlar davlat va xususiy sektor o'rtasida taqsimlanadi.

QEBT loyihalarida o'ziga xos kamchiliklar ham mavjud. Xususan, shartnomalarning murakkabligi va uzoq muddatligi sababli ularni tuzish va boshqarishda qiyinchiliklarga duch kelish mumkin. Loyiha bilan bog'liq xavflarni to'g'ri baholash va taqsimlashdagi muammolar, kompaniya xizmatlar yoki resurslar narxlarini sun'iy ravishda oshirishi mumkinligi, davlatning xususiy kompaniya faoliyatini yetarlicha nazorat qila olmasligi, shartnomalarni tuzishda korrupsiya xavfi mavjudligi shular jumlasidandir. Shu sababli ham loyihalarni muvaffaqiyatli amalga oshirish uchun, birinchi navbatda, loyihalarni tartibga soluvchi aniq va shaffof qonunchilik bazasi yaratilgan bo'lishi shart.

Konsessionerni tanlash jarayonida shaffoflikni ta'minlash muhim ahamiyatga ega. Davlat va konsessioner o'rtasidagi huquq va majburiyatlarni aniq belgilovchi puxta shartnoma ishlab chiqilishi lozim. Loyiha bilan bog'liq xatarlarni davlat va xususiy sektor o'rtasida adolatli taqsimlash, shuningdek,

konsessioner faoliyatini mustaqil nazorat qilish va jamoatchilik nazoratini ta'minlash zarur. O'zbekistonda (QEBT) loyihalarini qo'llash tajribasi endigina shakllanib bormoqda. Mamlakat ushbu turdagi loyihalarni amalga oshirish uchun qulay investitsion muhit yaratishga intilmoqda.

Mintaqalarda DXSh asosida transport infratuzilmasini rivojlan-tirishda quyidagi ustuvor yo'nalishlarga e'tibor qaratish maqsadga muvofiq:

- yo'llarni qurish va ta'mirlash yo'nalishi. Mintaqaviy ahamiyatga ega bo'lgan avtomobil yo'llarini qurish va ta'mirlash loyihalari DXSh mexanizmlarini qo'llash uchun muhim ob'ekt hisoblanadi. Pul to'lanadigan avtomobil yo'llarini qurish ham DXSh uchun istiqbolli yo'nalishdir.

- avtovokzallar va avtostansiyalarni modernizatsiya qilish yo'nalishi. Avtovokzal va avtostansiyalarni zamonaviy talabga javob beradigan qilib qayta qurish va jihozlash DXSh vositasida amalga oshirilishi mumkin.

- transport-logistika markazlarini qurish yo'nalishi. Mintaqalarda transport-logistika markazlarini qurish yuk oqimlarini samarali boshqarishga xizmat qiladi.

- aeroportlarni modernizatsiya qilish yo'nalishi. Mintaqaviy aeroportlarni modernizatsiya qilish va ularning texnik imkoniyatlarini kengaytirish DXSh mexanizmlari orqali amalga oshirilishi mumkin.

- jamoat transportini rivojlantirish yo'nalishi. Shaharlarda jamoat transporti tizimlarini (avtobuslar, tramvaylar, trolleybuslar) rivojlantirish va modernizatsiya qilish DXSh asosida amalga oshirilishi mumkin.

Mintaqalarda transport infratuzilmasini rivojlantirishda DXSh mexanizmlaridan foydalanish budjet mablag'larini iqtisod qilish, innovatsiyalarni rag'batlantirish, loyihalarni amalga oshirish muddatlarini qisqartirish, xatarlarni taqsimlash va yuqori sifatli xizmatlarni ta'minlash imkonini yaratadi[7.5 B.]. Mintaqaviy avtomobil yo'llarini qurish va ta'mirlash, avtovokzallar va avtostansiyalarni modernizatsiya qilish, transport-logistika markazlarini qurish, aeroportlarni modernizatsiya qilish va jamoat transportini rivojlantirish kabi yo'nalishlar DXSh mexanizmlarini qo'llash uchun ustuvor hisoblanadi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2024–2030 yillarda davlat-xususiy sheriklikni rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risidagi qarori hududlarda yuqori iqtisodiy o'sishni ta'minlash maqsadida joylarda zarur bo'lgan ijtimoiy va iqtisodiy infratuzilmani rivojlantirishga qaratilgan bo'lib, ushbu qarorga muvofiq 2024–2026 yillarda ustuvor davlat-xususiy sheriklik loyihalarini amalga oshirish bo'yicha chora-tadbirlar rejasi, shuningdek, 2024–2030 yillarda davlat-xususiy sheriklik asosida amalga oshiriladigan loyihalar dasturi ishlab chiqildi[4.].

Keyingi yillarda O'zbekiston transport infratuzilmasini takomillashtirish orqali mintaqalar o'rtasida transport aloqalarini rivojlantirishga katta e'tibor qaratmoqda. Xususan, 2030 yilgacha milliy transport tizimini rivojlantirish rejalarini doirasida hukumat mamlakat bo'ylab transport aktivlarini rivojlantirish bo'yicha bir qator loyihalarni amalga oshirishni maqsad qilgan. Mazkur chora-tadbirlar mahalliy aholining ijtimoiy farovonligini

oshirishga va mamlakat iqtisodiyotiga ijobiy ta'sir ko'rsatishi kutilmoqda.

Barcha davlatlarning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishida tezkor, xavfsiz va barcha fasllarda ham yo'lovchi va yuk tashishni mamlakat hududlari orasida ham, mamlakat tashqarisida ham ta'minlashga qodir bo'lgan avtomobil va temir yo'llarining samarali tizimi bo'lishi muhim ahamiyatga ega. O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi huzuridagi Davlat-xususiy sheriklikni rivojlantirish agentligi 340 km uzunlikdagi Toshkent-Andijon pullik avtomobil yo'lini qurish bo'yicha dastlabki texnik-iqtisodiy asos Jahon banki konsultantlari tomonidan ishlab chiqilganini ma'lum qildi[12.]. Toshkent-Andijon avtomobil yo'lini modernizatsiya qilish asosida uni yuqori tezlikda harakatlanish mumkin bo'lgan avtomagistralga aylantirish imkoniyati yaratiladi.

Bugungi kunda Farg'ona vodiysi viloyatlarini O'zbekiston Respublikasining boshqa mintaqalari bilan bog'laydigan yagona avtomobil yo'li mavjudligi sababli, ushbu loyiha strategik ahamiyatga ega bo'lishi mumkin. Yangi avtomagistral mamlakatning aholisi eng zich joylashgan qismining boshqa mintaqalar bilan transport aloqasini yaxshilashga xizmat qiladi. Mutaxassislarining fikriga ko'ra, yangi avtomagistral foydalanishga topshirilgandan so'ng Toshkentdan Andijongacha bo'lgan safar vaqti taxminan 2 soatga qisqaradi va yo'l harakati jarayoni jahon standartlariga javob beradigan infratuzilma tufayli ancha qulay va xavfsiz bo'ladi.

Loyiha qo'shni davlatlar bilan tranzit aloqalarni va savdo logistikasini yaxshilashga ham xizmat qiladi. Xususan, avtomagistral O'zbekiston Respublikasini Qirg'iziston va Xitoy bilan bog'lab, yangi

Toshkent-O'sh-Irkeshtam xalqaro tranzit koridorining tarkibiy qismiga aylanishi kutilmoqda[13.]. Mazkur yo'lak mamlakat hududi bo'ylab o'tadigan eng muhim savdo yo'llaridan biri hisoblanadi. Avtomagistralning qurilishi O'zbekiston va Xitoy o'rtasidagi yuklarning tranzit vaqtini 8-10 kundan 2 kungacha qisqartiradi, shuningdek, mahalliy mahsulot va xom ashyo ishlab chiqaruvchilari uchun yangi xalqaro bozorlarga chiqishni osonlashtiradi[12.]. Shuningdek, ushbu avtomobil yo'lini qurilishi minglab yangi ish o'rinlarini yaratishga, jumladan, transport yo'lagi bo'ylab yashovchi aholi uchun yangi ish joylarining ochilishiga yordam beradi.

O'zbekiston Respublikasi hukumati ushbu loyihani DXSh asosida amalga oshirishni rejalashtirgan, ya'ni avtomobil yo'lini qurish va undan foydalanish huquqi tegishli xalqaro tajribaga ega bo'lgan xususiy investorga topshiriladi. Ushbu DXSh loyihasi O'zbekiston Respublikasi transport sohasidagi birinchi loyihadir. Kelajakda bu kabi loyiha butun mamlakat bo'ylab shu kabi loyihalarni amalga oshirish uchun istiqbolli model bo'lib xizmat qilishi mumkin.

Hozirgi vaqtda yangi avtomagistralda transport vositalari uchun yo'l haqi narxi aniq belgilanmagan. Toshkent-Andijon pullik avtomobil yo'lidan foydalanish narxi texnik-iqtisodiy tadqiqotlar natijalari va uni qurish bo'yicha o'tkaziladigan xalqaro tender asosida aniqlanadi. Yangi avtomagistral to'liq foydalanishga topshirilgandan so'ng undan foydalanish uchun tariflar e'lon qilinadi. Ta'kidlash joizki, xalqaro tanlov o'tkazilib, yo'lni qurish va ekspluatatsiya qilish bo'yicha xizmatlar uchun hukumatga eng yaxshi narxni taklif qilgan investor bilan tegishli

shartnoma imzolangandan keyingina tariflar aniqlanadi. Biroq, Jahon banki vakillarining ekspert baholashlariga ko'ra, avtomagistraldan yengil avtomashinalarning foydalanish narxi 5–7 AQSh dollari ekvivalentida, yuk mashinalari va avtobuslar uchun esa 15 AQSh dollari ekvivalentida bo'lishi taxmin qilinmoqda[12.].

Toshkent-Andijon pullik avtomobil yo'lining qurilishi 6 yil 3 oy davom etishi rejalashtirilgan. Loyiha doirasida umumiy uzunligi 33 km bo'lgan 10 ta tunnel quriladi, ulardan eng uzuni 6,8 km ni tashkil etadi. Pullik yo'l qurilishi natijasida Toshkent va Andijon shaharlari o'rtasidagi safar vaqti 2 soat 14 daqiqaga qisqarishi kutilmoqda. Mavjud ma'lumotlarga ko'ra, yo'lining 64% qismi yangidan quriladi, 36% qismi esa rekonstruksiya qilinadi. Umumiy uzunligi 314 km bo'lgan yo'l 6 ta harakatlanish yo'lagidan iborat bo'ladi[13.]. Avtomobil yo'li sement-beton qoplamasiga ega bo'ladi.

Loyiha quyidagi uch bosqichda amalga oshiriladi: birinchi bosqichda Toshkent-Angren (78 km) yo'li, ikkinchi bosqichda Angren-Pop (93 km) yo'li, uchinchi bosqichda esa Pop-Andijon (143 km) qismlari quriladi. Shuningdek, ushbu loyihada yo'ldan foydalanuvchilarning vaqtini qisqartirish maqsadida Qamchiq dovoni orqali tunnel qurish ham ko'zda tutilgan. 2024 yil may oyida Toshkent xalqaro investitsiya forumida Toshkent-Andijon yo'nalishidagi pulli avtomobil yo'lini qurish qiymati 4,65 milliard AQSh dollariga baholandi[12.]. Toshkent-Andijon pulli avtomobil yo'lini qurish ishlari 2026 yilda boshlanishi va 2032 yilga borib yakunlanishi mumkin. Mazkur yo'l qurilishi bo'yicha davlat-xususiy sherikchilik kelishuvi 49 yil muddatga amal qiladi.

2024-2030 yillarda transport sohasida davlat-xususiy sheriklik loyihalarini amalga oshirish bo'yicha tasdiqlangan chora-tadbirlar rejasiga muvofiq "Toshkent-Samarqand" pullik avtomobil yo'lini qurish loyihasini amalga oshirish ham rejalashtirilgan. Loyihaga ko'ra, 2024 yilning dekabr oyida shartnoma imzolanishi, qurilish ishlarining boshlanishi va 2028 yilning oxirigacha qurilish ishlarini yakunlash, shundan so'ng ob'ektni boshqaruvini davlat-xususiy sheriklik asosida xususiy operatorga o'tkazish ko'zda tutilgan. Ushbu loyihaning dastlabki qiymati 2,2 milliard AQSh dollarini tashkil etadi[13.]. Ushbu mablag'lar hisobidan Avstriyaning ILF Consulting Engineers Austria GmbH kompaniyasi tomonidan loyihaning dastlabki texnik-iqtisodiy asoslari ishlab chiqilgan. Ushbu hujjatni ishlab chiqish maqsadida Yevropa tiklanish va taraqqiyot banki tomonidan 1,5 million yevro miqdoridagi mablag' ajratilgan.

Loyiha doirasida xalqaro standartlarga javob beradigan 305 km uzunlikdagi avtomobil yo'li 6 tasmali "Avtomagistral" texnik talablari asosida quriladi. Shuningdek, barcha tutashma va inshootlar ustidan yangi ko'priklar va yo'l o'tkazgichlar qurish hamda intellektual transport tizimini o'rnatish ko'zda tutilgan. Toshkent-Samarqand pulli avtomobil yo'li qurilishi natijasida yo'l qoplamasining yuk ko'tarish qobiliyati xalqaro standartlar bo'yicha 13 tonna hisobida amalga oshiriladi hamda avtomobil yo'lining xizmat qilish muddati 25 yil etib belgilangan.

Samarqand, Buxoro va Navoiy viloyatlari hududidan o'tuvchi yangi Samarqand-Buxoro tezyurar pulli avtomobil yo'li O'zbekiston Respublikasi

Prezidentining 2024 yil avgust oyidagi qaroriga muvofiq qurilishi rejalashtirilgan[4.]. Loyihaning qiymati 1 milliard AQSh dollariga baholangan bo'lib, uni 2027–2030 yillarda amalga oshirish ko'zda tutilgan. Bundan tashqari, Qashqadaryo viloyatining "Taxtaqoracha" dovonida pulli tunnel qurilishi rejalashtirilgan. Loyiha konsepsiyasini 2025 yil avgust oyiga qadar tasdiqlash, 2026 yil fevral oyiga qadar xususiy sherikni tanlash va 2026 yil dekabr oyiga qadar DXSh shartnomasini imzolash vazifasi belgilangan. Loyihaning qiymati 100 million AQSh dollariga baholanmoqda va uning uzunligi 4,4 km ni tashkil etadi. Shu bilan birga, 2025 yil oxiriga qadar Chirchiq shahrida 60 million AQSh dollari qiymatidagi asfaltbeton qoplamali yangi halqa yo'lini qurish ham rejalashtirilgan[4.].

Xulosa qilib aytganda, bugungi kunda O'zbekiston Respublikasi mintaqalarida transport infratuzilmasini jahon standartlariga muvofiq ravishda rivojlantirish tizimida sezilarli o'zgarishlar sodir bo'lmoqda. Ko'plab davlatlarda davlat-xususiy sheriklik aloqalari kengayib bormoqda. O'zbekiston Respublikasida ham bu jarayon faol kuzatilmoqda. Xalqaro tajriba shuni ko'rsatadiki, bir qator rivojlangan mamlakatlar iqtisodiyotida xususiy sektor va davlat o'rtasidagi munosabatlarning o'ziga xos shakllari vujudga kelgan. O'zbekiston Respublikasida bozor iqtisodiyotining rivojlanib borishi bilan davlatning roli sezilarli darajada kamayib bordi va asosiy ob'ektlarni boshqarish vazifalari xususiy sektorga bosqichma-bosqich o'tkazila boshlandi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI:

1. O'zbekiston Respublikasining 2019 yil 10 maydagi O'RQ-537-son «Davlat-xususiy sheriklik to'g'risida»gi Qonuni. <https://lex.uz/docs/4329270>.
2. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining «O'zbekiston Respublikasida 2024-2030 yillarda davlat-xususiy sheriklikni rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida»gi 2024 yil 30 avgustdagi PQ-308-son qarori.
3. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2024 yil 30 avgustdagi PQ-308-son qarorining 1 va 2-ilovalari.
4. Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А. Государственно-частное партнерство: теория и практика: учебное пособие. – М.: ГУ-ВШЭ, 2010.
5. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски. М.: Наука, 2005. - 315 с. 3.
6. Djumaniyazov U.I. «Davlat-xususiy sherikchiligi asosida korporativ boshqaruvni rivojlantirishning ayrim nazariy-uslubiy masalalari». // «Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar» ilmiy elektron jurnali. 2017 yil № 3, may-iyun, 9-b.
7. <https://www.bbc.com/uzbek/central-asia-68543507>
8. <https://www.gazeta.uz/uz/2025/01/29/toll-road/>
9. World Bank Human Capital and Economic Growth: A Global Perspective. World Bank Reports, Washington D.C. 2019.
10. OECD Investing in Human Capital: A Pathway to Economic Growth and Social Inclusion. OECD Publications, Paris. 2020.
11. UNDP Human Capital and Sustainable Development: Global Trends and National Strategies. United Nations Development Programme, New York. 2021.
12. M.M.Rabbimov, Z.T.Bakayev, B.Sh.Safarov. "The Impact of Cultural Heritage on Economic Growth in the Example of Museum Development in Uzbekistan" https://doi.org/10.1007/978-3-031-65343-8_25
13. M.M.Rabbimov, D.K.Usmonova "Artificial Intelligence Powered Strategies to Enhance the Competitiveness of Healthcare Institutions in Uzbekistan" ICONSTEM 2024 <https://doi.org/10.1109/iconstem60960.2024.10568608>

Internet ma'lumotlari:

14. <https://doi.org/10.14529/em180102>
15. <https://siat.stat.uz/reports-filed/3505/table-data>
16. <https://www.lex.uz>
17. <https://www.un.org/ru/>
18. <https://www.who.int/>
19. <https://ec.europa.eu/eurostat>
20. <https://www.pewresearch.org/>
21. <https://www.springer.com/>
22. <https://data.worldbank.org/indicator/NV.SRV.TOTL.ZS?contextual=default&locations=UZ&view=chart>

CONTENTS

1	SAMARQAND VILOYATIDA INVESTITSION - INNOVATSION FAOLLIKNI OSHIRISH HOLATI VA INVESTITSİYALARNING TARKIBIY XUSUSIYATLARI	
	Bektemirov Abdumalik Bektemirovich, Axrorov Abbos Aslamjon o'g'li	4-13
2	“YASHIRIN IQTISODIYOT”GA METODOLOGIK YONDASHUVNI TAKOMILLASHTIRISH	
	Abduvohidov Najmiddin Rahmatullaevich	14-19
3	OILA TADBIRKORLIGINI RIVOJLANTIRISH DASTURI DOIRASIDA BANKLAR TOMONIDAN AMALGA OSHIRILGAN ISHLARNING AHAMIYATLI JIHLTLARI	
	Z.D.Niyozov , A.A.Axrorov	20-24
4	HUDUDIIY INVESTITSIYA JOZIBADORLIGINI OSHIRISHNING TASHKILIY-IQTISODIY MEXANIZMLARINI TAKOMILLASHTIRISH	
	Bektemirov Abdumalik Bektemirovich, Ergasheva Aziza Xasan qizi	25-34
5	DESTINATION MANAGEMENT AND BRANDING: CREATING COMPETITIVE ADVANTAGE IN GLOBAL TOURISM	
	Nasimov Dilmurod Abdullayeich, Sirojiddinova Shahrizoda	35-42
6	TA'LIM MUASSASALARIDA RESURLARDAN SAMARALI FOYDALANISH TAMOIYILLARI	
	Meliboyev Ibroxim Mavlon o'g'li	43-47
7	SUN'IY INTELLEKT ASOSIDA MA'LUMOTLARNI TAHLIL QILISH VA BASHORATLASH ALGORITMLARINI ISHLAB CHIQISHNING NAZARIY VA AMALIY ASOSLARI	
	Bekmurodov Ulug'bek Bahrom o'g'li, Shomirzayev Farruh Akram o'g'li	48-55
8	SAMARQAND VILOYATIDA INVESTITSION-QURILISH JARAYONLARI ISHTIROKCHILARI FAOLIYATINING ASOSIY KO'RSATKICHLARI TAHLILI	
	Abduvaliyev Bekzod Muxiddin o'g'li	56-61
9	TURISTIK XIZMATLAR VUJUDGA KELISHINING XUSUSIYATLARI VA RIVOJLANISH BOSQICHLARI	
	Umirzoqova Muxabbat Ismatjon qizi	62-67
10	TURAR-JOY KO'CHMAS MULK OBYEKTLARINI BAHOLASH XIZMATLARI SAMARADORLIGINI OSHIRISH USULLARINI TAHLILI	
	A.S.Suyunov, B.M.Abduraimov, B.A.Suyunov	68-73
11	BANK XIZMATLARIDA AN'ANAVIY XIZMATDAN RAQAMLI XIZMATGA O'TISHNING AHAMIYATLI JIHLTLARI	
	Niyozov Zuxur Davronovich, Bektemirov Bunyodjon Mamasaliyevich	74-78
12	MINTAQAVIY TRANSPORT INFRATUZILMASINI RIVOJLANTIRISHDA DAVLAT XUSUSIY SHERIKLIK MEXANIZMLARINING QO'LLANILISHI VA ULARNING USTUVOR YO'NALISHLARI	
	Rahmonov Rasul Ne'matovich	79-86
13	POTENTIAL AND POSSIBILITIES OF UTILISATION OF CULTURAL HERITAGE FOR TOURISM DEVELOPMENT IN SAMARKAND	
	Mukhsin Khidirov, Umida Shodieva	87-91
14	O'ZBEKISTON IQTISODIYOTIDA XORIJIY INVESTITSİYALARNI RAG'BATLANTIRISHDA ERKIN IQTISODIY ZONALARNING O'RNI	
	Abdurahmonov Azizbek Akram o'g'li	92-99
15	IoT (INTERNET OF THINES) XAVFSIZLIK MUAMMOLARINI BARTARAF ETISH USULLARI	
	Bekmurodov Ulug'bek Bahrom o'g'li , Ruziyeva Zulfiya Qurvonovna	100-106

16	СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ УСЛУГ ПО ОЦЕНКЕ ОБЪЕКТОВ ЖИЛОЙ НЕДВИЖИМОСТИ (НА ПРИМЕРЕ РЫНКА ЖИЛЬЯ Г. САМАРКАНДА)	
	A.C.Суюнов, Б.А.Суюнов	107-114
17	TURIZM SOHASINI KLASSTERLASHTIRISHNING INNOVATSION OMILLARI VA XUSUSIYATLARI	
	Botirov Og'abek Jasurbek o'g'li	115-118
18	INNOVATSION USULLARDAN FOYDALANISH ORQALI TABIIY TURISTIK RESURLARNI SAMARALI RIVOJLANTIRISH YO'LLARI	
	Rabbimov Muxriddin Musoqul o'g'li, Samiyeva Muxlisa Olim qizi	119-123
19	XIZMAT KO'RSATISH KORXONALARIDA RESURS TA'MINOTI TUSHUNCHASI, MAZMUNI VA IQTISODIY MOHIYATI	
	Arziqulova Oybarchin Eshquvat qizi	124-130
20	RAQAMLI IQTISODIYOT SHAROITIDA DAVLAT BOSHQARUVINING RIVOJLANISH TENDENSIYALARI	
	Sanakulova Iroda Abrorovna	131-135
21	QISHLOQ XO'JALIGI MAHSULOTLARINI QAYTA ISHLASH INFRATUZILMASINI RIVOJLANTIRISH ISTIQBOLLARI	
	Nurimbetov Timur Uzakbergenovich	136-140
22	HUDUDIY IQTISODIYOTNI RIVOJLANTIRISHDA TURISTIK-INNOVATSION KLASSTERLARNING INSTITUTSIONAL ASOSLARI VA RIVOJLANISH MEXANIZMLARI	
	Erbo'tayev Azimjon Qahramon o'g'li	141-148
23	INNOVATSION RIVOJLANISH SHAROITIDA INSON KAPITALINING KICHIK BIZNES RIVOJLANISHIGA TA'SIRI	
	Eshbo'riyev Umarbek Rashidovich	149-155
24	SAMARQAND VILOYATIDA MUZEY TURIZMINI RIVOJLANTIRISHNING IQTISODIY SAMARADORLIGI	
	Yulduz Pirnazarovna Urunbayeva	156-163
25	ELEKTRON TIJORATNING RIVOJLANISHI VA UNING ZAMONAVIY TENDENSIYALARI	
	Tashmatov Sharaf Urokboyevich	164-170
26	TADBIRKORLIK RISKI VA TAVAKKALCHILIK: NAZARIY DIFFERENSIYA HAMDA ULARNING BOSHQARUVDAGI AHAMIYATI	
	Abduxamid Abdumalikovich Bektemirov	171-178
27	OLIY TA'LIM TIZIMIDA RAQAMLI PLATFORMALARDAN FOYDALANISH SAMARADORLIGINI OSHIRISH	
	Boynazarova Iroda Mahmud qizi	179-185
28	ДВУХЭТАПНЫЙ МЕТОД ГРУППИРОВКИ БУЛЕВЫХ ПРИЗНАКОВ И ПОСТРОЕНИЕ ИНФОРМАТИВНЫХ ПРИЗНАКОВ В ВЫДЕЛЕННЫХ ГРУППАХ	
	Порсаев Ганиджон Мухамедович	186-193
29	RESEARCH ON MARKETING INNOVATION OF CHINESE MUSEUM CULTURAL AND CREATIVE PRODUCTS FROM THE PERSPECTIVE OF EXPERIENTIAL MARKETING	
	Nasimov Ikrom Khusanovich, Guang Yang	194-200
30	TURIZM SOHASINING INNOVATSION FAOLLIGI VA RAQOBATBARDOSHLIGINI OSHIRISH HOLATI TAHLILI	
	Xaitov Oxunjon Nomoz o'g'li	201-206